

Mémoire
du Conseil de quartier de Loretteville

sur la

Stratégie de sécurité routière
de la Ville de Québec 2020-2024

(adopté par le c.a. le 7 janvier 2020)



TABLE DES MATIÈRES

Préambule.....	2
Portrait statistique de la situation de Loretteville relativement à la sécurité routière	3
Recommandations pour améliorer la sécurité routière à Loretteville.....	5
1 ^{er} enjeu : La sécurité aux abords des écoles	5
2 ^e enjeu : La sécurité des piétons.....	9
3 ^e enjeu : La sécurité des cyclistes et le partage de la route	13
4 ^e enjeu : La sécurité des aînés et des personnes à mobilité réduite.....	16
5 ^e enjeu : Autres situations à surveiller.....	17
Idées sur le rôle que pourrait jouer le conseil de quartier pour la mobilisation.....	18
Conclusion.....	21
Annexe 1 : Portrait statistique de Loretteville.....	22
Annexe 2 : Tableau récapitulatif des accidents impliquant des piétons et des cyclistes dans le quartier de Loretteville	23

Préambule

C'est avec grand intérêt que les membres du conseil d'administration du Conseil de quartier de Loretteville ont pris connaissance de la *Stratégie de sécurité routière 2020-2024* de la Ville de Québec. Très sensibles aux enjeux de sécurité routière dans notre secteur, et ce, depuis plusieurs années, nous souhaitons offrir à la Ville de Québec notre collaboration pour la mise en œuvre de sa *Stratégie de sécurité routière 2020-2024*.

Le présent mémoire vise à présenter le résultat de nos réflexions sur le sujet de la sécurité routière, articulées autour de trois grands thèmes, soit :

- un portrait statistique de la situation de Loretteville relativement à la sécurité routière ;
- nos recommandations pour améliorer la sécurité routière à Loretteville ;
- nos idées sur le rôle que pourrait jouer notre conseil de quartier pour favoriser la mobilisation citoyenne à Loretteville.

Pour réaliser ce mémoire, nous avons alimenté notre réflexion aux sources qui nous étaient offertes dans le court laps de temps dont nous disposions. Ces sources sont, notamment :

- des commentaires de citoyens recueillis, entre autres, lors de nos réunions et par le biais de notre page Facebook ;
- des commentaires de responsables d'organismes communautaires locaux et d'établissements scolaires avec qui nous avons développé une relation de partenariat ;
- la carte interactive « Accidents avec piétons et cyclistes » de l'organisme *Accès Transports Viables*.

Nous tenons à préciser qu'étant donné les délais accordés par la Ville pour réaliser cette démarche, nous n'avons pas pu faire de portrait global des enjeux de sécurité dans notre quartier. Par conséquent, nous espérons que la Ville nous offrira d'autres moyens et occasions favorables pour mettre à jour les recommandations faites dans ce mémoire, de manière à pouvoir faire des ajouts au fur et à mesure que nous prendrons conscience de nouveaux enjeux.

Portrait statistique de la situation de Loretteville relativement à la sécurité routière

En 2016, le quartier de Loretteville comptait 15 655 résidants soit 2,9 % de la population de la ville de Québec. Il s'agit d'une augmentation de 2,3 % de 2006 à 2016. Pendant cette période, le nombre de ménages a également augmenté (17,4 %). On remarque le nombre de familles sans enfants (48,1 %) ainsi que le nombre de ménages composé d'une ou de deux personnes (71,7 %). Par ailleurs, en 2016, près de la moitié (48,4 %) des résidants du quartier habitent dans une maison individuelle non attenante et 63,2 % sont propriétaires. Le taux d'activité atteint 63,7 %.¹

Ces données nous indiquent que les résidents du quartier habitent surtout dans des maisons individuelles, font partie de la population active et sont peu nombreux à partager les logements. En tenant compte de ces indicateurs ainsi que de l'augmentation de la population, on peut penser que la circulation routière y est importante.

Selon la compilation des accidents routiers avec piétons ou cyclistes effectuée par l'organisme Accès transports viables, la ville de Québec enregistrait 4325 accidents de 2005 à 2017. De ce nombre, le quartier de Loretteville en comptabilisait 74 soit 1,71% des accidents. Le tableau suivant montre la répartition de ces derniers selon qu'ils concernent des cyclistes, des piétons ou des cyclistes et piétons.²

	Cyclistes		Piétons		Piétons et cyclistes		Total
	Nbre	%	Nbre	%	Nbre	%	Nbre
Nbre d'accidents	25	33.8	32	43.2	17 accidents dont 9 cyclistes et 8 piétons	23.0	74
-Accidents légers	24	36.4	28	42.4	14	21.2	69
-Accidents graves	1	14.2	3	42.9	3	42.9	7
-Accidents mortels	0	0	1	100	0		1
Nbre de victimes	26	34.2	32	42.1	18	23.7	76
-Victimes : 1-14 ans	4	26.7	9	60.0	2	13.3	16

¹ Source : VILLE DE QUÉBEC. *Portrait sociodémographique et économique. Quartier Loretteville*. Janvier 2019. Ces informations sont compilées dans un tableau récapitulatif (annexe 1).

² Voir annexe 2 pour un tableau présentant un portrait plus détaillé de la situation. Il faut noter que les données présentées ici sont approximatives parce que la carte interactive dont elles sont issues ne permet pas d'identifier l'endroit exact des accidents rapportés. Elles peuvent donc différer légèrement de la réalité.

-Victimes : 15-64 ans	19	35.8	19	35,8	15	28.3	53
-Victimes : 65 ans et +	2	28.6	4	57.1	1	14.3	7
-Victimes : âge non identifié	1		0		0		1

Comme on peut le constater, le nombre d'accidents avec piétons est environ 10% supérieur à celui avec cyclistes. La très grande majorité des accidents sont considérés comme légers. On retrouve un peu plus d'accidents légers chez les accidents avec piétons. Le groupe d'âge le plus touché est celui des 15-64 ans que ce soit les accidents chez les cyclistes, les piétons et ceux combinant piétons et cyclistes.

Il faut remarquer également que les artères qui sont les plus problématiques au niveau du nombre d'accidents sont le boulevard des Étudiants (10 accidents), la rue Racine (6 accidents) et le boulevard Bastien (5 accidents).

Recommandations pour améliorer la sécurité routière à Loretteville

1^{ER} ENJEU – LA SÉCURITÉ AUX ABORDS DES ÉCOLES

Cet enjeu, dont nous avons discuté régulièrement lors de nos réunions dans les dernières années, nous semble prioritaire et nous sommes heureux de constater que la Ville y accorde un intérêt particulier dans sa *Stratégie de sécurité routière 2020-2024*.

Constat 1.1 : Le problème de la réduction du temps de travail des brigadiers scolaires

Lors de sa réunion du 3 décembre 2019, une brigadière scolaire travaillant aux abords de l'école l'Arc-en-Ciel nous a informés de la décision de la Ville de Québec de réduire les heures de service des brigadiers scolaires de 3 heures par semaine. Elle remarque que le nouvel horaire qui lui est imposé ne lui permet pas d'assurer la sécurité des enfants qui, pour une raison ou une autre, sortent de l'école quelques minutes avant la cloche ou arrivent quelques minutes en retard.

Dans la mesure où la vie de chaque enfant est importante et où les enjeux de sécurité aux abords des écoles sont réels, notamment dans notre quartier, pour les raisons expliquées ci-bas. Il nous semble que cette réduction drastique est inacceptable. Elle est de plus incompatible avec l'orientation de la Ville de favoriser le transport actif.

Nous déplorons également le manque de transparence de la Ville, qui n'a pas justifié sa décision dans les médias ni précisé si elle avait véritablement évalué l'impact de la réduction du temps de travail des brigadiers sur la sécurité des enfants.

En conséquence, nous recommandons à la Ville de réévaluer les horaires des brigadiers scolaires de façon à ce qu'ils puissent être à leur poste selon l'horaire prévalant avant les coupes budgétaires.

Constat 1.2 : Le problème du stationnement aux abords des écoles

En raison des enjeux de sécurité réels ou perçus dans les zones scolaires, un grand nombre de parents choisissent d'aller reconduire leurs enfants en voiture même s'ils habitent à proximité de leur école. Cela crée un effet d'engorgement dans la proximité immédiate de ces établissements à l'heure où les enfants affluent. Cette pratique nuit à la visibilité, ce qui cause des risques pour les petits piétons et pose un problème aux jeunes cyclistes, en raison des risques accrus d'emporiage.

Exemples de lieux où ce problème a été rapporté :

- ✓ aux abords de l'école de Château-d'Eau, sur la rue du Golf et sur la rue du Jardin;
- ✓ aux abords de l'école de l'Aventure, sur la rue Wilfrid-Caron;
- ✓ aux abords de l'école de la Source, sur le boulevard des Étudiants.

Constat 1.3 : La lenteur de la mise en œuvre des plans de déplacement des écoles

En 2016-2017, nous avons suivi de près les démarches de l'école l'Arc-en-Ciel de L'Aventure dans le cadre de l'élaboration de son plan de déplacement par l'organisme *Accès Transports Viabes*. Cette démarche, par son caractère complet et systématique, nous semble extrêmement pertinente. Nous avons constaté que la Ville a fait quelques améliorations à la suite du dépôt de ce plan, mais nous remarquons qu'un grand nombre de recommandations n'ont reçu aucun suivi.

En conséquence, nous recommandons que la Ville de Québec :

- 1) priorise la réalisation des recommandations proposées dans les plans de déplacement des écoles et rende compte aux écoles, de même qu'aux conseils de quartier, de l'état de réalisation de ces plans et des raisons du rejet de certaines recommandations s'il y a lieu;
- 2) encourage les écoles ne s'étant pas dotées d'un plan de déplacement d'entreprendre cette démarche en leur assurant que leurs demandes seront prioritaires.

Constat 1.4 : L'importance des trottoirs en zones scolaires

L'aménagement des trottoirs est une préoccupation importante du Conseil de quartier de Loretteville (voir aussi constat 2.1). Celui-ci nous semble primordial dans les zones scolaires pour des raisons évidentes.

Voici quelques exemples de trottoirs absents qui posent des enjeux de sécurité.

- Rue Wilfrid-Caron, direction sud vers l'école de l'Aventure : cette voie d'axe nord-sud relie directement la rue Racine à la rue Durand. Le trottoir est inexistant jusqu'à la rue Fortier.
 - ✓ **Enjeu de sécurité :** il s'agit d'une rue très passante avec passages d'autobus. La vitesse pratiquée est plus élevée que la limite prévue, car cette rue est légèrement en pente et large. Les élèves de l'école de l'Aventure l'empruntent tous les jours.
- Rue Fortier : sans trottoir et située aux abords de l'école de l'Aventure, cette rue locale d'axe est-ouest dessert de nombreuses rues du secteur résidentiel

Enjeu de sécurité : cette rue est utilisée par les jeunes piétons qui fréquentent l'école de l'Aventure et le parc Jean-Marie-Beaulieu. Les élèves circulant à pied doivent contourner les voitures stationnées. Cette voie est problématique à cause de la vitesse excessive et de l'irrespect des arrêts à certaines intersections, dont celui de la rue Wilfrid-Caron.

Constat 1.5 : Les problèmes de signalisation

Aux abords de l'école secondaire Roger-Comtois, on nous a signalé des problèmes de signalisation à la traverse piétonnière utilisée par les élèves pour traverser le boulevard des Étudiants. Ce problème est particulièrement criant l'hiver, quand les lignes sur la chaussée sont peu visibles. Par ailleurs, la direction de cette école mentionne qu'il serait souhaitable que la signalisation délimitant la zone scolaire soit plus claire pour les automobilistes.

Constat 1.6 : Le problème de la vitesse et des « stops à l'américaine »

La vitesse est un problème pour l'ensemble des usagers de la route, mais cela nous semble encore plus grave aux abords des écoles. Voici les lieux qui nous ont été signalés par les écoles comme posant problème au niveau de la vitesse des automobilistes. Pour chaque lieu signalé par une école, nous avons répertorié les accidents impliquant des piétons ou des cyclistes qui ont été consignés par l'organisme *Accès Transports Viables*.³

Aux abords de l'école de l'Arc-en-Ciel

- Sur la rue Louis IX : près de la traverse, trois accidents impliquant des piétons ont été répertoriés.
- À l'intersection des rues Verret et Racine : l'école, de même que l'organisme *Accès Transports Viables* rapportent que des automobilistes arrivent vite à cette intersection et n'arrêtent pas suffisamment longtemps pour permettre aux enfants de traverser de façon sécuritaire. Trois accidents, soit deux impliquant des piétons et un impliquant un vélo, ont été répertoriés à cette intersection.

Aux abords de l'école de l'Aventure

- Sur le boulevard Johnny Parent : trois accidents, soit deux impliquant des piétons et un impliquant un cycliste, ont été répertoriés.
- Sur la rue Loranger : un accident impliquant un piéton a été répertorié sur cette rue, au coin de la rue Paquet.

Aux abords de l'école secondaire Roger-Comtois et de l'école de la Source :

- Sur le boulevard des Étudiants : neuf accidents impliquant des piétons ont été répertoriés sur le boulevard des Étudiants, à proximité de ces deux écoles

Nous pensons que l'aménagement de saillies de trottoirs, à certains endroits, pourrait contribuer à réduire la vitesse des automobilistes.

³ Voir leur carte interactive à :

<http://www.arcgis.com/apps/Viewer/index.html?appid=b1c725fbfe2544afb07a71c4ed85ddc8>

Constat 1.7 : Le problème de communication entre la Ville et les écoles

Nous avons contacté toutes les écoles primaires et l'école secondaire de notre quartier. La plupart nous ont dit qu'elles n'ont pas été mises au courant de la stratégie de la Ville et du rôle qu'elles pourraient y jouer. Nous tenons à le signaler à la Ville afin qu'elle révise sa stratégie de communication avec les écoles.

Nous comprenons que la Ville avait communiqué avec les commissions scolaires, mais étant donné l'échec de cette stratégie de communication, nous souhaitons que la Ville fasse plus pour mobiliser et informer les écoles.

2^E ENJEU – LA SÉCURITÉ DES PIÉTONS

Constat 2.1 : Le problème des trottoirs interrompus

Ce problème préoccupe grandement le Conseil de quartier de Loretteville depuis plusieurs années. En effet, nous avons signalé à plusieurs reprises à la Ville le fait qu'à certains endroits du quartier, les trottoirs se terminent abruptement, forçant les piétons à traverser la rue pour atteindre le trottoir de l'autre côté, ou à poursuivre leur route sans trottoir.

Il nous semble évident que dans une perspective de mobilité durable, il est essentiel que les trottoirs soient des voies permettant aux piétons de se rendre de leur point de départ (résidence ou autre) à leur destination en toute sécurité. Nous trouvons donc incohérent que les trottoirs s'interrompent quand il n'y a plus de résidences. En effet, le trottoir étant justement un moyen pour les piétons de se rendre, entre autres, de leurs résidences aux lieux d'intérêts du quartier (parcs, commerces, écoles, lieux de service), il est essentiel qu'ils soient prolongés pour pouvoir jouer ce rôle, surtout dans les rues où la circulation est plus rapide ou plus intense.

Voici des exemples de ces trottoirs interrompus, qui nous semblent poser des enjeux de sécurité en raison de l'intensité ou de la rapidité de la circulation automobile de la rue où ils se trouvent.

- Boulevard des Étudiants : le trottoir côté sud s'interrompt un peu avant l'intersection du boulevard Valcartier et reprend à la traverse piétonne pour le parc Jean-Roger Durand. Nous pensons qu'il doit être prolongé.
 - ✓ **Enjeu de sécurité** : les piétons arrivant à l'intersection du boulevard des Étudiants par la rue Saint-Amand n'ont pas accès au trottoir, à moins de traverser le boulevard des Étudiants pour se rendre au trottoir du côté nord. Or, cette intersection est très dangereuse en raison de la courbe du boulevard des Étudiants. Il a été noté que des enfants empruntent ce chemin pour se rendre à l'école de Château-d'Eau et qu'il y a déjà eu un accident à cet endroit, selon l'organisme *Accès Transports Viables*.⁴ Le problème est d'ailleurs accentué lors des conditions hivernales.
- Rue Morissette : le trottoir s'interrompt avant la jonction avec le boulevard Valcartier.
 - ✓ **Enjeu de sécurité** : il s'agit d'une rue étroite, que des automobilistes utilisent souvent comme raccourci, et qui est couramment encombrée par des camions de livraison. Il a été noté que des enfants empruntent ce chemin pour se rendre à l'école de Château-d'Eau et que la situation est

⁴ Voir leur carte interactive à :

<http://www.arcgis.com/apps/Viewer/index.html?appid=b1c725fbfe2544afb07a71c4ed85ddc8>

aggravée par les conditions hivernales qui forcent les enfants (et les adultes) à marcher sur la chaussée.

- Rue Wilfrid-Caron, près du coin Racine (côté ouest) : le trottoir s'interrompt sans raison apparente, alors que la rue est suffisamment large pour qu'il se poursuive.
 - ✓ **Enjeu de sécurité** : il s'agit d'une rue relativement passante, empruntée notamment par les élèves de l'école de L'Aventure - de L'Arc-en-Ciel.
- Rue Louis IX : le trottoir s'interrompt du coin de la rue Wilfrid-Caron, jusqu'à la rue des Dames-Ursulines. Nous proposons une prolongation de ce trottoir sur tout ce tronçon.
 - ✓ **Enjeu de sécurité** : il s'agit d'une rue passante, que beaucoup d'automobilistes utilisent pour joindre le boulevard de l'Ormière. On y remarque également un problème de vitesse. De plus, cet endroit est très emprunté par les piétons en raison de la proximité du centre communautaire de l'édifice Denis-Giguère et du cimetière.
- Rue Georges-Cloutier : sans trottoir, cette rue d'axe nord-sud, située entre deux artères principales : la rue de la Faune et le boulevard Bastien, est une voie fort utilisée par les touristes pour se rendre à l'hôtel-Musée Wendake ainsi que par les piétons et cyclistes voulant accéder aux sept circuits d'autobus sur le boulevard Bastien et au Corridor des Cheminots.
 - ✓ **Enjeu de sécurité** : cette rue locale d'une largeur de 9 mètres n'a aucun trottoir. Or, elle présente des dangers en raison de la vitesse excessive de certains automobilistes, de la présence de voitures stationnées et d'autobus touristiques se rendant à l'hôtel. En hiver, le danger s'accroît en raison du rétrécissement de la chaussée et de la glace, ce qui augmente les risques de dérapage et la distance de freinage.
- Boulevard Saint-Jacques : Il s'agit d'un axe nord-sud reliant le boulevard Bastien (au nord) au boulevard Père-Lelièvre (au sud) très fréquenté. Dans la partie nord, le trottoir part de l'intersection avec le boulevard Bastien mais s'arrête à la rue du Court-Métrage, pour ne reprendre qu'aux abords du boulevard Chauveau, beaucoup plus au sud. Une grande section de cette rue très fréquentée par les automobilistes est donc sans trottoir et ce, malgré la présence de résidences et du parc de l'Orme.
 - ✓ **Enjeu de sécurité** : C'est une artère assez étroite et à haut débit de circulation, où on constate de nombreux excès de vitesse, des autos qui se suivent de trop près, qui se faufilent les unes entre les autres, etc. La circulation piétonne s'avère très dangereuse pour les résidents habitant sur le boulevard St-Jacques et les gens désirant se rendre au parc de l'Orme.

Constat 2.2 : Le problème du non-respect par les automobilistes de la priorité des piétons aux traverses piétonnières

Nous constatons ce problème dans notre quartier et nous appuyons la résolution de la Ville à l'effet d'améliorer la signalisation. Nous espérons que nous pourrions voir ces nouveaux panneaux dans notre quartier.

Constat 2.3 : Le problème du temps d'attente pour les piétons aux intersections munies de feux de circulation.

Comme à plusieurs autres endroits de la ville, il y a, à Loretteville, des intersections où le piéton doit attendre un temps très long avant d'obtenir son feu pour traverser. Nous observons que cela a pour effet que de nombreux piétons traversent lorsque ce n'est pas leur tour, se mettant ainsi en danger et créant de la frustration chez les automobilistes, ce qui ne favorise pas la courtoisie. Nous pensons que dans un quartier comme le nôtre, le fait de diminuer le temps d'attente des piétons ne causerait pas de ralentissement significatif de la circulation des automobiles. Ceci pourrait être mis en œuvre à titre d'essai, quitte à être réévalué dans quelques années si le nombre de piétons augmente significativement.

Il faut noter, toutefois, raccourcir le temps d'attente ne signifierait pas de raccourcir le temps accordé pour la traverse. Il nous semble au contraire essentiel que le temps de traverse soit suffisamment long pour que les personnes âgées et les personnes à mobilité réduite puissent traverser en toute sécurité (voir constat 4.2).

Constat 2.4 : L'ambiguïté d'une traverse piétonnière sur la rue Racine

Lors de la dernière réfection de la rue Racine, des traverses piétonnières en asphalte ont été aménagées aux intersections, notamment devant l'entrée du stationnement du centre communautaire de l'édifice Denis-Giguère, au coin des rues Racine et des Nobles. Cependant, à cette intersection, les voitures circulant sur la rue Racine n'ont pas d'arrêt et aucun affichage n'indique si les piétons ont priorité. Nous recommandons que cette ambiguïté soit corrigée.

Constat 2.5 : Problème du non-respect du feu de circulation de la traverse piétonnière devant l'entrée du Centre Saint-Louis (rue Racine)

Alors que de nombreux piétons apprécient cette traverse parce que le feu pour les piétons apparaît presque instantanément, on nous a signalé qu'il arrive fréquemment que des automobilistes « brûlent » ce feu, peut-être parce que le fait qu'il soit sur demande cause un effet de surprise.

Constat 2.6 : L'engorgement de certains arrêts d'autobus

Il a été remarqué qu'à certains arrêts d'autobus, il arrive que le nombre d'usagers et la position de ceux-ci sur le trottoir causent un effet d'engorgement, forçant les piétons à passer dans la rue. Une solution possible serait de mettre des affiches aux arrêts d'autobus et à l'intérieur des autobus pour sensibiliser les usagers du transport collectif à cette problématique, afin qu'ils se positionnent de manière à laisser le passage aux piétons.

Constat 2.7 : Le problème de la vitesse excessive de certains automobilistes

Dans notre quartier, plusieurs rues sont utilisées par de nombreux automobilistes pour transiter entre les grandes artères ou pour les éviter en raison notamment de l'engorgement de celles-ci aux heures de pointe. En plus des lieux ayant été signalés par les écoles et répertoriés au constat 1.6, voici les endroits qui nous semblent problématiques au niveau de la vitesse, de même que les accidents impliquant des piétons ou des cyclistes répertoriés par l'organisme *Accès Transport Viable*.⁵

- Sur la rue Monseigneur-Cooke, à partir de l'intersection de la rue du Golf jusqu'à Val-Bélair : la limite de vitesse de 50 km/h est rarement respectée. N.B. Trois accidents impliquant des cyclistes ont été répertoriés.
- Sur le boulevard Valcartier, en dehors des heures de pointe : la limite de vitesse de 50 km/h est rarement respectée. N.B. Deux accidents, dont un impliquant un cycliste (14 ans et moins) et un impliquant un piéton, ont été répertoriés.
- Sur le boulevard des Étudiants, dans la courbe entre le boulevard Valcartier et le boulevard Bastien : En raison de la courbe et de la proximité de celle-ci avec l'intersection de la rue Saint-Amand, la vitesse nous semble dangereuse. N.B. Un accident impliquant un cycliste a été répertorié.
- Sur le boulevard Saint-Jacques : La limite de vitesse de 50 km/h est peu respectée, malgré la présence occasionnelle d'un radar.

Nous pensons que l'aménagement de saillies de trottoirs, à certains endroits, pourrait contribuer à réduire la vitesse des automobilistes.

⁵ Voir leur carte interactive à :

<http://www.arcgis.com/apps/Viewer/index.html?appid=b1c725fbfe2544afb07a71c4ed85ddc8>

3^E ENJEU – LA SÉCURITÉ DES CYCLISTES ET LE PARTAGE DE LA ROUTE

Constat 3.1 : Le problème des virages à droite sur feu rouge

Comme partout dans la ville, nous remarquons à Loretteville que le fait que le virage à droite sur feu rouge soit désormais permis à certaines intersections cause un risque pour les cyclistes. Nous notons également que comme certaines de nos artères principales (boulevard Valcartier, rue Racine) sont très étroites et n'ont par conséquent pas de bandes cyclables, les automobilistes ne s'attendent pas à voir des cyclistes, ce qui pose un risque supplémentaire pour ceux qui osent s'y aventurer.

Constat 3.2 : Les inquiétudes et les désagréments causés par la nouvelle piste cyclable sur la rue de L'Hôpital

Nous avons accueilli avec joie la décision de la Ville d'aménager une bande cyclable sur la rue de l'Hôpital en 2019, celle-ci représentant la première infrastructure de ce genre aménagée dans notre quartier depuis plusieurs années. Toutefois, les résidents du secteur nous ont rapporté leurs inquiétudes à deux égards :

- 1) le risque d'emportierage pour les cyclistes en raison du stationnement permis en bordure de la bande cyclable;
- 2) les problèmes de sécurité que pose le fait que les employés et usagers de l'Hôpital Chauveau se stationnent maintenant dans les rues en périphérie de la rue de l'Hôpital. Cette situation pose des risques pour la circulation des piétons, et principalement des enfants qui résident dans ces rues.

Étant donné que le stationnement de l'Hôpital Chauveau est sous-utilisé, nous estimons qu'il serait primordial que la Ville entame des pourparlers avec les instances concernées pour réduire le stationnement dans les rues en périphérie. Si ceci n'est pas possible, nous pensons qu'il conviendrait de resserrer les restrictions de stationnement et la surveillance des contrevenants. Certains résidents ont exprimé le sentiment d'être dépossédés de leur rue, qu'ils avaient choisie, avant l'aménagement de la nouvelle piste cyclable, justement parce qu'elle était tranquille et sécuritaire.

Constat 3.3 : La circulation sur la rue Monseigneur-Cooke

La circulation des cyclistes sur la rue Monseigneur-Cooke, entre la rue du Golf et Val-Bélair, nous a été signalée comme étant risquée pour les cyclistes, étant donné l'effet combiné de la vitesse des automobilistes (voir constat 2.6), de la présence d'une courbe nuisant à la visibilité, de l'accotement en gravelle, de l'asphalte souvent endommagé et de la présence de grilles pluviales. Trois accidents concernant des cyclistes, dont l'un

impliquant une victime de 14 ans ou moins, ont d'ailleurs été répertoriés dans cette zone par l'organisme *Accès Transports Viables*.⁶

Constat 3.4 : Les dangers pour les enfants circulant à vélo vers l'école de Château-d'Eau

Malgré les améliorations apportées dans ce secteur en 2019, la circulation en vélo des enfants se rendant à l'école de Château-d'Eau à partir du Corridor des Cheminots ou par les rues situées à l'ouest de l'école nous semble toujours dangereuse, en raison de la vitesse des voitures, de l'étroitesse de la rue du Golf et de la présence de voitures stationnées devant l'école aux heures où circulent les enfants (voir constat 1.2).

Nous recommandons l'aménagement d'une piste cyclable ou d'une bande cyclable protégée par des bollards. Il serait également important que la Ville travaille avec l'école pour sensibiliser les parents à l'importance du transport actif, afin réduire le nombre de voitures stationnées devant l'école aux heures d'affluence (voir le constat 1.2). Pour ce faire, il nous semble essentiel que la Ville prenne les mesures nécessaires pour que les parents sentent que leurs enfants sont en sécurité aux abords des écoles.

Constat 3.5 : Le problème des automobilistes qui se stationnent sur les bandes cyclables.

On nous a rapporté que des automobilistes se stationnent régulièrement sur certaines bandes cyclables, notamment sur celle située sur le boulevard des Étudiants, aux abords de la rue Brousseau. Ce problème pourrait être réglé par une surveillance accrue ou par la pose de bollards.

Constat 3.6 : L'importance d'aménager des pistes cyclables sécuritaires pour favoriser le transport actif des résidents du quartier

Dans la perspective de favoriser le transport actif, il nous semble souhaitable que des pistes cyclables sécuritaires soient aménagées pour permettre aux résidents de Loretteville de se rendre à leur lieu de travail et aux autres principaux lieux d'intérêts de la ville. À cet égard, nous notons l'interruption de la piste cyclable du boulevard Saint-Jacques au nord du boulevard Chauveau (déplacements de Loretteville vers Sainte-Foy) et sur le boulevard Valcartier (déplacement des résidents du nord de Loretteville vers le Corridor des Cheminots, entre autres).

⁶ Voir leur carte interactive à :

<http://www.arcgis.com/apps/Viewer/index.html?appid=b1c725fbfe2544afb07a71c4ed85ddc8>

Constat 3.7 : Le problème de la vitesse excessive de certains automobilistes

Les excès de vitesse de certains automobilistes semblent poser un problème pour le partage de la route avec les cyclistes (voir constat 2.6 pour des exemples de lieux où cet enjeu a été remarqué).

Constat 3.8 : Les traverses pour cyclistes sur le Corridor des Cheminots

Le Corridor des Cheminots traverse plusieurs rues de notre quartier. Plusieurs de ces traverses sont munies d'un feu permettant aux piétons et aux cyclistes de traverser. Il a toutefois été constaté que ces feux ne sont pas toujours respectés par les automobilistes, notamment à l'intersection du Corridor des Cheminots et de la rue du Petit-Vallon.

4^E ENJEU – LA SÉCURITÉ DES AÎNÉS ET DES PERSONNES À MOBILITÉ RÉDUITE

Constat 4.1 : Les problèmes de l'adaptation des trottoirs

Afin de favoriser l'inclusion des personnes à mobilité réduite, il nous semble essentiel que les trottoirs soient suffisamment larges pour permettre aux triporteurs de circuler, et ce, notamment aux abords des résidences, des commerces et des principaux lieux de services.

Nous avons constaté ce problème de façon générale sur les artères principales du quartier, entre autres sur le boulevard Valcartier, la rue Racine, le boulevard des Étudiants, une sur une partie du boulevard Johnny-Parent (sur le pont traversant la rivière Saint-Charles).

Par ailleurs, on nous a signalé l'absence de trottoirs aux abords du « Manoir de Jouvence » sur la rue Albert-Trudel, au coin de la rue Wilfrid-Caron, et à proximité du salon funéraire, de l'Hôpital Chauveau et du Foyer de Loretteville (rue Fortier).

Constat 4.2 : La durée des traverses piétonnières aux intersections munies de feux de signalisation

Des représentants d'organismes communautaires nous ont signalé le problème de la trop courte durée des traverses piétonnières aux feux de circulation.

Constat 4.3 : Le problème de la vitesse excessive de certains automobilistes

Il nous semble évident que les problèmes de vitesse excessive mettent particulièrement à risque les personnes âgées et les personnes à mobilité réduite.

Constat 4.4 : La sécurité des aînés et des personnes à mobilité réduite en hiver

Nous tenons à préciser que tous les enjeux de sécurité touchant les aînés et les personnes à mobilité réduite sont accentués par les conditions hivernales et qu'il est essentiel que la Ville procède à un déneigement et un déglacage rapide et méticuleux des zones les plus susceptibles d'être empruntées par ces personnes.

5^E ENJEU – AUTRES SITUATIONS À SURVEILLER

Constat 5.1 : Les impacts sur la sécurité routière du développement du réseau de transport structurant

Depuis l'annonce de l'aménagement du Parc-O-Bus au coin du boulevard Bastien et du boulevard Robert-Bourassa, le conseil de quartier de Loretteville s'est montré préoccupé par l'impact de cette nouvelle infrastructure sur la sécurité des piétons et des automobilistes. Nous avons demandé à voir le plan du prochain Parc-O-Bus pour pouvoir être rassurés à cet égard, ou soumettre nos recommandations le cas échéant, mais nous n'avons eu aucune réponse.

Nous sommes également préoccupés par l'impact du prolongement de la voie réservée aux autobus sur le boulevard Robert-Bourassa. Si celui-ci a pour conséquence d'accroître le problème de congestion du trafic automobile, nous craignons qu'il augmente la frustration des automobilistes, ce qui pourrait accroître le problème de vitesse excessive dans les rues secondaires en bordure du boulevard Robert-Bourassa (voir constats 1.6, 2.7, 3.7 et 4.3), de même que l'incivilité envers les autres usagers de la route.

Nous pensons par ailleurs que le développement intelligent du transport collectif favorise la sécurité routière en réduisant la quantité de déplacements en automobile. C'est pourquoi il est de première importance d'offrir un service confortable, rapide et de proximité aux résidents des quartiers périphériques, dont Loretteville, et ce, même si la quantité actuelle d'usagers du transport collectif est plus faible que dans les quartiers centraux. Il nous semble que ce faible achalandage peut être expliqué par la durée excessive de certains trajets et qu'une amélioration significative de ceux-ci pourrait changer la situation.

Constat 5.2 : Divers problèmes de visibilité

On nous a signalé à plusieurs reprises des problèmes de visibilité en raison du stationnement près de certaines intersections, de problèmes de déneigement, de feuillage qui cachaient des pancartes, de panneaux désuets.

Constat 5.3 : Le problème de la circulation excessive dans les rues étroites du Vieux-Loretteville

En raison des problèmes de congestion sur les artères principales en direction nord-sud, plusieurs automobilistes choisissent d'emprunter les rues situées au sud de la rue Racine. Or, certaines de ces rues, dont la rue Lessard, sont très étroites et la circulation d'un trop grand nombre d'automobilistes utilisant ces rues pour rejoindre les artères principales inquiète des résidents, qui recommandent l'aménagement de sens uniques ou de dos d'âne.

Idées sur le rôle de notre conseil de quartier pour favoriser la mobilisation des citoyens

Le Conseil de quartier de Loretteville est heureux d'apprendre l'intention de la Ville de donner un rôle important aux conseils de quartiers dans sa *Stratégie de sécurité routière 2020-2024*.

Nous sommes présentement en réflexion sur la manière dont nous pourrions jouer ce rôle, en tenant compte notamment du fait que nous fonctionnons présentement avec un minimum d'effectifs et de la faible participation des résidents du quartier à nos réunions.

Par conséquent, il nous semble que la première chose que la Ville pourrait faire pour nous aider à jouer un rôle dans la mobilisation citoyenne en lien avec la sécurité routière serait de nous aider à recruter de nouveaux membres et à attirer la population à nos réunions mensuelles, en promouvant par tous les moyens possibles l'importance des conseils de quartier et leurs impacts réels sur la vie des quartiers.

Nous espérons également que la Ville nous permettra de mettre à jour régulièrement nos projets, en tenant compte, chaque année, de la disponibilité de membres désirant s'y impliquer.

Voici les idées que nous avons retenues à la suite de nos discussions sur ce sujet, de même que les besoins que nous avons identifiés pour pouvoir réaliser celles-ci.

1. Réaliser une campagne de sensibilisation sur Facebook en collaboration avec la Ville

Nous aimerions utiliser notre page Facebook pour :

- 1) transmettre les informations sur le sujet de la sécurité routière provenant de la Ville et des autres conseils de quartier;
- 2) recueillir les réactions des résidents du quartier à ces informations, de même que leurs préoccupations.

Besoins pour réaliser cette idée

- Obtenir de la Ville des informations, idéalement sous forme de capsules faciles à mettre sur Facebook sur les sujets suivants :
 - La *Stratégie de sécurité de routière* : objectifs, principaux moyens.
 - Les nouveaux aménagements effectués dans notre quartier pour favoriser la sécurité routière et les faits (statistiques, études d'impact, etc.) qui les justifient.
 - L'impact de la vitesse sur la gravité des accidents.
 - Les statistiques de notre quartier à l'égard de la sécurité routière.
- Développer une plateforme facilitant la communication et le partage d'information entre les conseils de quartiers.

2. Entretenir la communication avec les écoles et les organismes communautaires du quartier à l'égard des enjeux liés à la sécurité routière

Nous pensons pouvoir jouer un rôle significatif pour informer ces instances des services qu'elles peuvent obtenir de la Ville dans le cadre de la *Stratégie de sécurité routière* et transmettre leurs préoccupations à la Ville.

Besoin pour réaliser cette idée :

- Obtenir de la Ville les informations suivantes :
 - Les ressources et services que nous pouvons obtenir de la Ville ou de ses partenaires pour nous soutenir dans notre rôle de mobilisation (ex. visite de policiers, soutien d'organismes communautaires, dépliants d'information) et les procédures pour les obtenir.

3. Réaliser une campagne de sensibilisation aux couleurs locales de Loretteville

Nous avons constaté à maintes reprises que les résidents de notre quartier sont fiers d'être de Loretteville et ont un sentiment d'appartenance très fort à notre quartier. Par conséquent, nous pensons qu'en plus de la stratégie de communication mise en œuvre par la Ville, il serait utile qu'il y ait une campagne de sensibilisation locale, dans laquelle les gens pourraient s'impliquer et se reconnaître, de façon à les aider à se sentir directement concernés par les enjeux liés à la sécurité routière.

Cette campagne de sensibilisation pourrait se traduire par deux projets principaux.

1. Le développement d'un partenariat avec l'École de Cinéma et de Télévision de Québec pour réaliser des animations et des capsules vidéo

Les animations pourraient servir d'outil de sensibilisation dans les écoles ou lors d'événements du quartier comme la Place Éphémère ou les spectacles d'été au parc Jean-Roger-Durand.

Les capsules vidéo pourraient être diffusées par le biais de notre page Facebook, ou dans des lieux d'intérêt comme le cinéma Le Clap de Loretteville.

2. Le déploiement d'une campagne d'affichage propre à notre quartier

Le projet pourrait être mené en partenariat avec les écoles et les organismes communautaires locaux. Il viserait la production d'affiches et/ou de panneaux où seraient représentés des lieux et des gens de notre quartier, accompagnés d'un slogan associant la population de Loretteville à la sécurité routière. L'objectif serait de miser sur le sentiment d'appartenance des gens de notre quartier pour favoriser, notamment, la courtoisie dans le partage de la route et le respect des limites de vitesse. Il pourrait être opportun d'impliquer les écoles primaires et l'école secondaire dans ce projet.

Besoins pour réaliser ces projets

- Obtenir de la Ville le financement annuel de 3000\$ prévu pour chaque conseil de quartier dans le cadre de sa *Stratégie de sécurité routière 2020-2024*.
- Mettre en place une procédure claire et facile pour que nous puissions faire nos demandes de financement et veiller à ce que les délais entre la demande et l'obtention des fonds soient aussi prévisibles que possible afin de nous aider à conserver nos partenariats.
- Si possible, aménagez un panneau d'affichage numérique urbain dans le quartier pour nous aider à diffuser nos productions.

Conclusion

Le Conseil de quartier de Loretteville se préoccupe depuis longtemps de la question de la sécurité routière des résidents du secteur. Nous réitérons notre intérêt à participer à la démarche de la Ville de Québec dans sa Stratégie de sécurité routière 2020-2024.

Par le dépôt du présent document, le conseil de quartier de Loretteville amorce un long processus de sensibilisation à la sécurité routière. Tous les membres du conseil de quartier ont exprimé leur volonté de passer à l'action en formulant une série de constats. Nous proposons différentes mesures touchant l'amélioration des infrastructures comme la continuité des trottoirs, l'aménagement de pistes cyclables, l'amélioration du déploiement et du fonctionnement des traverses piétonnières. Nous soulignons également l'importance de la présence de brigadiers et brigadières pour assurer la sécurité des élèves. Enfin, nous souhaitons participer à des campagnes de sensibilisation spécifiques à notre secteur ainsi qu'à des campagnes de mobilisation citoyenne afin de diminuer la vitesse excessive et d'améliorer la circulation plus particulièrement des élèves aux abords des écoles.

Nous sommes avons bon espoir que la Ville accueillera avec ouverture nos propositions dans le cadre de la Stratégie de sécurité routière. Il reste encore beaucoup à faire afin de rendre notre environnement plus sécuritaire et d'assurer une meilleure cohabitation automobile, cycliste et piétons. Cela nous semble nécessaire pour la mobilisation et le maintien de la motivation des citoyens bénévoles qui s'impliquent dans et autour des conseils de quartier.

Annexe 1

TABLEAU RECAPITULATIF DE LA REPARTITION DE LA POPULATION DE LORETTEVILLE EN FONCTION DE L'AGE, DE LA TAILLE DES MENAGES ET DU NOMBRE D'ENFANTS PAR FAMILLE

Quartier de Loretteville	
Population	15 655
Répartition selon l'âge :	
-0 à 14 ans	14,6%
-15 à 24 ans	11,1%
-25 à 44 ans	24,3%
-45 à 64 ans	27,7%
-65 ans et plus	22,4%
Âge moyen	47,3
Répartition des ménages selon leur taille :	
-1 personne	33,0%
-2 personnes	38,7%
-3 personnes	13,4%
- 4 personnes ou plus	14,9%
Nombre d'enfants par famille	
-sans enfant :	48,1%
-1 enfant	26,4%
-2 enfants	18,5%
-3 enfants ou plus	7,0%

Annexe 2

TABLEAU RÉCAPITULATIF DES ACCIDENTS ROUTIERS CYCLISTES, PIÉTONS ET CYCLISTES-PIÉTONS

Accidents routiers cyclistes

Lieux	Nbre d'accidents	Gravité des accidents	Nbre de victimes	Age des victimes
Rue de l'Orchidée/rue du Golf	1	léger	1	Non identifié
Rue des Capucins/rue Charles-Garnier	1	léger	1	65 ans et plus
Boul. des Étudiants/rue Mgr-Cooke	1	léger	1	15 à 64 ans
Boul des Étudiants/rue de l'Hôpital	1	léger	1	15 à 64
Boul de l'Ormière/rue Racine	1	léger	1	15 à 64 ans
Rue Racine entre Boul de l'Ormière et rue Verret	2	grave (1) léger (1)	2	15 à 64 ans (2)
Rue Racine près de la rue Verret	1	léger	1	15 à 64 ans
Rue de l'Hôpital/rue Racine	3	léger (3)	3	1 à 14 ans (1) 15 à 64 ans (2)
Boul. des Étudiants/rue Saint-Amand	1	léger	1	15 à 64 ans
Rue Albert-Trudel/rue blondeau	1	léger	1	15 à 64 ans
Boul. Valcartier/rue Racine	1	léger	1	15 à 64 ans
Rue Parent/piste cyclable	1	léger	1	15 à 64 ans

Rue de la Faune/rue George-Cloutier	1	léger	1	1 à 14 ans
Boul. de la Colline/chemin Saint-Barthélémy	1	léger	1	15 à 64 ans
Rue Valvue entre rue Paul-Borduas et impasse Huet	2	léger (2)	2	15 à 64 ans (1) 65 ans et plus (1)
Rue Valvue près de l'impasse Huet	1	léger	1	15 à 64 ans
Boul. Louis1X/rue Lessard	1	léger	2	1 à 14 ans (1) 15 à 64 ans (1)
Boul. de l'Ormière entre rues Johnny-Parent et Yves-Thériault	1	léger	1	1 à 14 ans
Rue du Court-Métrage/boul. Saint-Jacques	2	léger (2)	2	15 à 64 ans (2)
Boul. Robert-Bourassa entre boul. Bastien et entrée commerciale	1	léger	1	15 à 64 ans
Total	25	Léger (27) Grave (1)	26	1 à 14 ans (5) 15 à 64 ans (20) 65 ans et plus (3) Non identifié (1)

Accidents routiers piétons

Lieux	Nbre d'accidents	Gravité des accidents	Nbre de victimes	Age des victimes
Boul des Étudiants/rue Charles-Garnier	1	léger	1	1 à 14
Boul des Étudiants/rue Jean-de-Brébeuf	1	léger	1	65 ans et plus

Boul. des Étudiants/rue Mgr-Cooke	1	léger	1	15 à 64 ans
Boul des Étudiants/rue Albert-Trudel	1	léger	1	15 à 64 ans
Boul des Étudiants/rue Brousseau	1	léger	1	65 ans et plus
Boul des Étudiants/rue des Nobles	1	léger	1	15 à 64 ans
Boul des Étudiants entre boul Valcartier et rue des Nobles	3	légers (3)	3	1 à 14 (3)
Rue Verret/Monseigneur-Cooke	1	léger	1	15 à 64 ans
Rue Verret/rue Arthur-Dion	1	léger	1	1 à 14 ans
Rue Verret/rue Racine	2	grave (2)	2	15 à 64 ans (1) 65 ans et plus (1)
Rue Racine/rue Albert-Trudel	1	léger	1	15 à 64 ans
Boul Valcartier/rue Morissette	1	léger	1	1 à 14 ans
Rue Racine/rue Wilfrid-Caron	1	léger	1	65 ans et plus
Rue Racine/rue Martel	1	léger	1	1 à 14 ans
12065 boul de la Colline	1	léger	1	1 à 14 ans
Boul. de la Colline/rue Maurice-Barthe	1	léger	1	15 à 64 ans
Rue Wilfrid-Caron/rue Louis-1X	1	léger	1	15 à 64 ans
Rue de l'Hôpital/rue Louis-1X	2	léger (2)	2	15 à 64 ans (2)
Rue Loranger/rue Paquet	1	léger	1	15 à 64 ans

Boul. Johnny-Parent/rue Martel	1	léger	1	15 à 64 ans
Rue Martel/rue Lessard	1	léger	1	1 à 14 ans
Rue du Court-Métrage près de la rue Valvue	1	mortel	1	15 à 64 ans
Boul. Robert-Bourassa/boul. Bastien	1	grave	1	15 à 64 ans
Boul. de la Colline/boul. Bastien	5	léger (5)	5	15 à 64 ans (5)
Total	32	léger (28) grave (3) mortel (1)	32	1 à 14 ans (9) 15 à 64 ans (19) 65 ans et plus (4)

Accidents routiers cyclistes et piétons

Lieux	Nbre d'accidents	Gravité des accidents	Nbre de victimes	Age des victimes
Rue Racine/rue des Dames Ursulines	2	léger (2)	3	1 à 14 ans (2) 15 à 64 ans (1)
Boul. de la Colline/rue du Chef-Claude-Siouï	2	léger (1) grave (1)	2	15 à 64 ans (2)
Boul. de la Colline/rue de la Faune	2	léger (2)	2	15 à 64 ans (2)
Boul. de l'Ormière/boul. Castonguay	4	léger (3) grave (1)	4	15 à 64 ans (4)
boul. Johnny-Parent/boul. Saint-Jacques	2	léger (1) grave (1)	2	15 à 64 ans (2)
Total	12	léger (9) grave (3)	13	1 à 14 ans (2) 15 à 64 ans (11)

Sommaire

	Cyclistes	Piétons	Cyclistes et piétons
Nbre d'accidents	28	29	12
-Accidents légers	27	25	9

-Accidents graves	1	3	3
-Accidents mortels	0	1	0
Nbre de victimes	29	29	13
-Victimes : 1-14 ans	5	9	2
-Victimes : 15-64 ans	20	16	11
-Victimes : 65 ans et +	3	4	0
-Victime : non identifié	1	0	0