

Stratégie de sécurité routière 2020-2024

Rapport de consultation



Stratégie de sécurité routière
2020-2024

Service de l'interaction citoyenne
Ville de Québec
Juin 2020

Table des matières

1	Démarche de consultation	1
1.1	Mandat et objectif.....	1
1.2	Consultation publique.....	2
1.3	Rapport de consultation	4
2	En résumé	5
3	Compte rendu des séances d'information.....	6
3.1	Aménagements pour piétons.....	6
3.2	Sécurité autour des écoles	8
3.3	Vitesse	8
3.4	Cyclistes	9
3.5	Intervention policière.....	10
3.6	Autres sujets	10
4	Séance de travail avec les conseils de quartier.....	12
4.1	Les ingrédients « sécurité » de votre quartier idéal	12
4.2	Idées de projets de mobilisation en sécurité routière.....	13
4.3	partenaires possibles.....	14
4.4	besoins de soutien.....	16
5	Synthèse de la consultation en ligne.....	17
5.1	Forum « RALENTIR » (160 commentaires)	17
5.2	Forum « TRAJETS SCOLAIRES » (47 commentaires)	26
5.3	Forum « ÊTRE COURTOIS » (83 COMMENTAIRES)	29
5.4	Boîte à idées	35
6	Synthèse des auditions publiques (mémoires et interventions verbales).....	42

1 Démarche de consultation

1.1 MANDAT ET OBJECTIF

La Ville de Québec a l'intention d'adopter une nouvelle stratégie en sécurité routière pour la période 2020-2024. L'élaboration de cette stratégie est la troisième étape d'une démarche initiée par un sondage en ligne auprès de la population en février 2018 et suivie du colloque sur la sécurité routière tenu en avril 2018. Cette stratégie a été élaborée par un groupe de travail constitué du Service du transport et de la mobilité intelligente, du Service de police, du Service de l'interaction citoyenne et du Service des communications. Son élaboration a été accompagnée par le comité consultatif sur la sécurité routière.

Le comité exécutif a pris acte du projet de Stratégie de sécurité routière 2020-2024 lors de sa séance du 4 octobre 2019 (résolution CE-2019-1811). Il a mandaté le conseiller Patrick Voyer, membre du comité exécutif responsable de la sécurité routière, secondé par mesdames les conseillères municipales Marie-Josée Savard, vice-présidente du comité exécutif, responsable de l'aménagement du territoire et de l'urbanisme et Émilie Villeneuve, membre du comité exécutif, responsable du développement social, pour tenir une consultation publique sur le projet de Stratégie de sécurité routière 2020-2024.

L'objectif de cette consultation publique était de présenter le projet aux citoyens et de recueillir leurs commentaires et suggestions afin de bonifier le projet avant son adoption par le conseil municipal. Le Service de l'interaction citoyenne a eu la responsabilité d'organiser les consultations publiques et de produire un rapport.



1.2 CONSULTATION PUBLIQUE

La démarche de participation publique s'est déroulée du 7 octobre 2019 au 27 janvier 2020.

1.2.1 Objectifs de la démarche de participation

- Connaître l'avis du public sur le projet de Stratégie de sécurité routière 2020-2024;
- Recueillir l'opinion du public sur trois des enjeux majeurs que sont la vitesse, la sécurité autour des écoles ainsi que la courtoisie des usagers de la route;
- Impliquer les conseils de quartier et les conseils d'établissement dans le recueil des avis des citoyens;
- Obtenir un engagement des citoyens à adopter un comportement sécuritaire sur la route.

1.2.2 Moyens et étapes de consultation

I. Annonce de la consultation publique (7 octobre 2019)

II. Séances d'information grand public (une par arrondissement)

- Mardi 29 octobre, 19 h : Chevaliers De Colomb, 709, rue Kirouac, salle Bouchard (Arrondissement La Cité-Limoilou)
- Mercredi 30 octobre, 19 h : Édifice Andrée-P.-Boucher, 1130, route de l'Église, salle du conseil (Arrondissement Sainte-Foy-Sillery-Cap-Rouge)
- Mercredi 6 novembre, 19 h : Centre de loisirs Monseigneur-De Laval, 35 avenue du Couvent (Arrondissement de Beauport)
- Jeudi 7 novembre, 19 h : Centre communautaire Lebourgneuf, 1650, boulevard de la Morille (Arrondissement Des Rivières)
- Lundi 11 novembre, 19 h : Édifice Denis-Giguère, 305, rue Racine (Arrondissement de la Haute-Saint-Charles)
- Mercredi 27 novembre, 19 h : Centre communautaire du Plateau, 8815, avenue Jean-Paquin (Arrondissement de Charlesbourg)



III. Consultation auprès des conseils de quartier

- Questions transmises aux conseils de quartier pour discussion lors des rencontres régulières
- Rencontre avec les administrateurs : Jeudi 5 décembre, 19 h, Édifice Andrée-P.-Boucher, 1130, route de l'Église



IV. Consultation en ligne – plateforme de participation (3 volets)

- **Forum de discussion** sur les trois thèmes suivants : vitesse, sécurité autour des écoles et être courtois
- **Boîte à idées**
- **Engagement citoyen** – formulaire en ligne

<https://participationcitoyenne.ville.quebec.qc.ca/securite-routiere>

FIL D'ACTUALITÉSFORUMIDÉESENGAGEMENTMÉMOIREPLUS

Discussions: **Tout (3)** Ouvrir (0)

Ralentir

Il y a 7 mois

160 Réponses

La consultation en ligne est maintenant terminée. Merci!

Vous devez être connecté pour pouvoir ajouter un commentaire.

Se connecterS'inscrire



La Ville de Québec propose de réduire les limites de vitesse à 40 km/h et à 30 km/h dans les quartiers résidentiels. Ainsi, elle entend introduire une limite de vitesse graduelle et plus appropriée à la fonction et à l'environnement de la rue. Par ailleurs, elle considère que la limite de vitesse dans les principaux axes routiers est adaptée à leur usage et à leur aménagement et ne prévoit pas les modifier.

Pour que ce changement soit adopté par le plus grand nombre de personnes possible, la Ville souhaite miser sur l'engagement des résidents à réduire leur vitesse dans leurs rues résidentielles (voir [Carte dynamique des relevés de vitesse](#)).

Consultation en ligne
07 octobre 2019 → 31 janvier 2020

Date limite pour déposer un mémoire
10 janvier 2020

Présentation d'un mémoire ou commentaire verbal
23 janvier → 27 janvier 2020

Engagez-vous



Engagement citoyen
sur la sécurité routière

Signez maintenant

Documentation et liens utiles

 Site Internet de la Ville de Québec - sécurité routière

V. Séances d'audition des opinions (avec ou sans dépôt de mémoire)

- Jeudi 23 janvier, 9 h et 19 h, Club social Victoria, 170, rue du Cardinal-Maurice-Roy
- Lundi 27 janvier, 13 h 30 et 19 h, Édifice Andrée-P.-Boucher, 1130, route de l'Église



1.3 RAPPORT DE CONSULTATION

L'objectif du rapport de consultation est de rendre compte, de façon synthétique et objective, des principaux points de vue exprimés par la population par différents moyens lors de la consultation publique au sujet du projet de la Stratégie de sécurité routière 2020-2024.

Le rapport de consultation est déposé au comité exécutif de la Ville de Québec pour prise d'acte lors de l'Adoption de la Stratégie de sécurité routière.

2 En résumé

- La consultation en quelques chiffres :

Activité de participation	Nombre de participants (ou de visiteurs web)	Nombre d'intervenants (au micro ou par écrit)	Nombre de contributions (commentaires ou votes)
1. Séances d'information (6) 	200 participants	70 interventions	
2. Consultation en ligne 	3 300 visiteurs	521 intervenants	1700 commentaires et votes
2.1 Forum de discussion - Ralentir - Sécuriser les trajets scolaires - Être courtois	764 visiteurs 554 204 221	191 contributeurs 131 54 78	1243 contributions et votes 158 commentaires et 636 votes 43 commentaires et 91 votes 79 commentaires et 236 votes
2.2 Boîte à idées	279 visiteurs	96 contributeurs	110 contributions 119 idées, 103 votes 53 commentaires
2.3 Engagement citoyen	747 visites	238 signataires	
3. Rencontre conseils de quartier 	60 participants	60 intervenants dans les ateliers (provenant de 23 conseils de quartier)	
4. Séance d'audition des opinions 	80 personnes ont assisté	57 mémoires déposés et 20 interventions verbales	
4.1 Inscription séances audition des opinions	52 inscriptions	32 avec mémoire et 20 sans mémoire	
4.2 Mémoires	57 mémoires déposés	dont 32 présentés	

- De façon générale, les participants **appuient la nouvelle stratégie** de sécurité routière proposée saluent les investissements proposés par la Ville pour sa mise en œuvre.
- Certains invitent même la Ville **d'aller plus loin** dans les mesures proposées, notamment en ce qui concerne la Vision zéro et es mesures de contrôle pour la réduction de la vitesse et la distraction au volant.
- Plusieurs citoyens et organismes souhaitent continuer à être **consultés** sur les actions qui seront mises en œuvre et offrent leur **contribution** sur des aspects spécifiques.
- La grande majorité des commentaires concernent les mesures en lien avec la sécurité des **usagers plus vulnérables** (piétons et cyclistes) et la **réduction de la vitesse**.

3 Compte rendu des séances d'information

De façon générale, les personnes présentes à la rencontre félicitent la Ville pour le dépôt du projet de stratégie de sécurité routière et adhèrent aux orientations et aux actions proposées. Plusieurs saluent cette initiative et soulignent l'importance de l'engagement politique et l'ajout de budgets nécessaires à la mise en œuvre d'une telle stratégie et invitent même la Ville à aller plus loin sur certains points. Ils se disent également contents des moyens de consultations proposés. Les conseils de quartier souhaitent continuer à être associés à la mise en œuvre de la stratégie.

Les questions et commentaires portent sur les sujets suivants :

3.1 AMÉNAGEMENTS POUR PIÉTONS

- Quelques personnes remarquent que la stratégie s'inspire de la **Vision Zéro**. On précise que la Ville s'est donné un objectif réaliste, qui pourra être encore amélioré dans la prochaine stratégie.
- La question des **traverses pour piétons** revient à quelques reprises, notamment en ce qui concerne :
 - o le temps alloué pour traverser certaines artères (ex. : Boulevard Charest, avenue Industrielle, boulevard Pie XI-Nord, etc.);
 - o les phases prioritaires pour piétons (versus phases cooccurentes). Des précisions sont demandées aussi concernant la couleur du marquage (jaune / blanc);
 - o les traverses en diagonale (ajuster la réglementation, car plusieurs le font lorsqu'il y a des phases exclusives);
 - o la visibilité (panneaux lumineux, peinture en époxy pour qu'elle ne disparaisse pas après l'hiver, etc.);
 - o changer la culture pour faire respecter les traverses pour piétons.
- Plusieurs interventions ont abordé la question des **trottoirs** :
 - o Questions concernant le déneigement des trottoirs et les fonds supplémentaires prévus pour l'aménagement de trottoirs. Nécessité de prendre en compte la densité de circulation piétonnière pour déterminer les secteurs où des trottoirs devraient être aménagés en priorité.
 - o Cheminements pour piétons durant les travaux.
 - o Mise aux normes des trottoirs au centre-ville afin de favoriser des déplacements sécuritaires pour les piétons; les piétons utilisant des poussettes ou se déplaçant en fauteuils roulants sont souvent obligés à emprunter la rue, surtout en hiver, à cause de trottoirs trop étroits ou de la présence d'obstacles (poteaux, escaliers).
 - o Éviter les dénivelés pour les entrées d'autos (dangereux pour les piétons; ça oblige les piétons de marcher dans la rue en hiver).

- L'idée de tracer des lignes de peintures en bordure de rue pour faciliter la circulation des piétons (sur les rues sans trottoir).
- Certaines questions portent sur le **virage à droite** et l'impact sur la sécurité des piétons.
- Une autre préoccupation mentionnée est celle des **aménagements** sécuritaires pour les piétons (pour que ces derniers se sentent plus en sécurité).
 - La mise en place du réseau structurant du transport en commun est vue en même temps comme un défi (car il apporte une coupure dans certains quartiers centraux) et comme une opportunité (de faire des aménagements piétons plus sécuritaires autour des arrêts).
 - Encourager les déplacements à pied et en transport en commun par des aménagements sécuritaires pour les piétons et dissuasifs pour les automobilistes.
 - L'analyse du réseau actuel afin de prévoir l'aménagement de trottoirs ou la diminution de la vitesse ne devrait pas prendre en compte seulement le débit existant, mais aussi le débit souhaité, tant pour les automobilistes que pour les piétons.
 - Prendre en compte les interactions entre piétons et cyclistes dans l'aménagement, notamment près des arrêts d'autobus (ex.: problème sur la 8^e Avenue, devant les écoles Saint-Paul-Apôtre et Brébeuf).
- Les aménagements de la rue Bérrouard ne font pas l'unanimité. Certains citoyens les considèrent contraignants pour l'accès à leurs propriétés et inefficaces pour réduire le problème de vitesse dans la rue. Ils souhaitent une rencontre avec la Ville pour faire le bilan de l'expérience avant de faire des aménagements permanents.



3.2 SÉCURITÉ AUTOUR DES ÉCOLES

- Encourager le **transport actif** vers l'école (aspect de santé et de sécurité routière).
- Améliorer la sécurité du **trajet des écoliers**
 - o Volet auto (mesures pour encadrer la circulation des parents et éviter la circulation de transit en zone scolaire) et volet enfant (peinture au sol pour signaler le trajet à suivre et les endroits sécuritaires pour traverser).
 - o Précisions concernant les projets d'amélioration de la sécurité aux abords des écoles: École Saint-Malo (échéancier projet pilote), École l'Étincelle, École Trois-Saisons (trottoir), École Boudreault (traverse et panneau peu visibles), École Les Prés-Verts (largeur de 4 voies devant l'école), École Sainte-Monique (vitesse), etc.
 - o Cheminement pour se rendre à l'organisme "Le Pignon Bleu" dans Saint-Sauveur - lettre déposée). Doter les brigadiers de caméras de surveillance.
- Quelques questions ont porté sur les heures de présence des **brigadiers scolaires**. On précise que des ajustements aux horaires de travail des brigadiers scolaires ont été apportés pour tenir compte des changements des heures d'entrée et de sortie des classes, mais que ces modifications n'ont pas d'impact sur le niveau de sécurité.
- Travailler avec le gouvernement pour améliorer l'**éducation** en matière de sécurité routière au primaire (visibilité dans le noir, respect des règles, etc.).



3.3 VITESSE

- On demande des précisions concernant l'application de la réduction de la limite de vitesse permise à 30 km/h ou 40 km/h dans les secteurs résidentiels. On souhaite que les conseils de quartier soient associés à la réflexion. On précise qu'une analyse sera faite secteur par secteur, de sorte de pouvoir appliquer les principes.
- Pourquoi ne pas appliquer le 30 km/h partout ainsi qu'autour des écoles secondaires. On propose aussi 30 km/h sur la rue Saint-Jean, devant l'école secondaire Vanier, sur l'avenue Charles-Huot. Il est précisé qu'il a été constaté qu'un simple changement d'affichage ne suffit pas pour diminuer la vitesse, la vitesse permise doit être crédible. Une vitesse de 30 km/h sur une grande artère est impossible à faire respecter.
- Questions concernant l'analyse des zones accidentogènes et les critères d'échantillonnage pour l'installation de photo-radars. On rappelle que le sentiment d'insécurité est plus grand dans les zones résidentielles, alors qu'on rencontre plus d'accidents graves sur les grandes artères.

- On salue l'intention d'apporter des correctifs dans les endroits accidentogènes, mais on suggère également de ne pas se limiter à l'analyse des accidents, mais d'adopter aussi une approche préventive.
- La question de la vitesse crédible est intéressante. (Dans certains cas, les limites sont difficiles à respecter. Il est important que certaines rues soient réaménagées pour inciter les automobilistes à respecter les limites).
- Certains font le constat que le 50 km/h n'est souvent pas respecté. Les moyens actuels ne semblent pas fonctionner, il faudrait rajouter de nouveaux panneaux (exemple : des panneaux lumineux, panneaux affichant les pénalités).
- Il est difficile de passer des messages de réduction de la vitesse alors que les publicités des compagnies automobiles font la promotion d'une conduite sportive.
- Inciter les compagnies de transport, de livraison ou de construction à faire la promotion des comportements sécuritaires auprès de leurs employés (améliorer la formation des chauffeurs).

3.4 CYCLISTES

- Problématique des pistes bidirectionnelles. On remarque que les nouvelles pistes ou bandes cyclables sont bien faites, mais que certains aménagements de pistes plus anciens sont dangereux. On propose de prévoir de l'argent également pour améliorer le réseau existant.
- Prendre en considération le besoin du vélo utilitaire quatre saisons (trajets directs, déneigement; rues partagées dans lesquels les cyclistes sont bienvenus).
- Comptabiliser les accidents impliquant des cyclistes et ainsi que des piétons afin de pouvoir les analyser et apporter des correctifs au besoin.
- Rendre l'objectif d'améliorer les déplacements actifs plus visibles. À l'Université Laval, cet aspect est remarquable.
- Les cyclistes roulent souvent à très grande vitesse, ce qui peut être une source d'accidents aussi (ex.: route de l'Aéroport).
- Nouvelle réalité à prendre en considération : cohabitation sur les pistes cyclables entre cyclistes, piétons, quadriporteurs, trottinettes ou scooters électriques, etc.
- Partage de la route : accepter la présence de cyclistes sur la route, adopter un comportement courtois et responsable.



3.5 INTERVENTION POLICIÈRE

- On invite la Ville à aller au-delà de la courtoisie : le respect des règlements tient plus de l'obligation que de la courtoisie. La coercition et la présence de policiers sont encore nécessaires.
- Application du règlement d'interdiction du stationnement à moins de 5 m d'une intersection, afin d'assurer une bonne visibilité et de permettre aux véhicules d'urgence de tourner sur les rues étroites.
- Faire respecter la réglementation concernant les autobus scolaires.
- Annoncer les amendes peut avoir un effet dissuasif.
- Faire des interventions auprès de piétons et cyclistes qui ne respectent pas le règlement sont également souhaitées. Également des conducteurs d'autres véhicules (ex.: tracteurs sur le boulevard Louis XIV).
- Privilégier les véhicules banalisés (autre que des Ford) et les photo-radars.



3.6 AUTRES SUJETS

- Les modalités de déterminer le montant du **budget** proposé pour la réalisation des actions proposées dans la stratégie; des précisions concernant les budgets destinés aux projets soumis par les conseils de quartier et les conseils d'établissement.
- Les mesures proposées en **zone de travaux** sont une bonne idée. On souhaite que les entrepreneurs soient bien informés de ces obligations, peu importe la grandeur du quartier et que la Ville donne l'exemple aussi lorsqu'il s'agit des chantiers qu'elle pilote.
- L'implication des **partenaires** est jugée nécessaire : SAAQ, MTQ, Commissions scolaires.
- Il est important de connaître le **bilan** des différentes stratégies de sécurité routière de la Ville. Il est également important de maintenir un dialogue continu avec les citoyens.
- La mise en œuvre doit être adaptée aux réalités différentes des quartiers (vitesse, aménagements, etc.).
- La rue comme milieu de vie : certains adhèrent, une personne considère que ce n'est pas un terrain de jeu (panier de basket).
- Campagnes de sensibilisation humoristiques ou percutantes. Susciter la collaboration des citoyens.
- Explications demandées sur la synchronisation des feux et les phases.

- Distraction au volant – cause d'accidents (dangereux surtout avec piétons et cyclistes). Trouver des moyens pour s'attaquer au problème.
- Mesures pour éliminer la circulation de **transit**.
- **Feux de circulation** – problèmes de visibilité à cause du soleil (Montolieu / route de la Bravoure).
- Rendre plus visibles les panneaux de **noms de rues** (les placer au-dessus des lumières, grossir les caractères).
- Augmenter la **fluidité** de la circulation pour créer les conditions gagnantes pour encourager la courtoisie (le contraire entraîne de la frustration).

4.2 IDÉES DE PROJETS DE MOBILISATION EN SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Les participants étaient invités à inscrire sur un post-it de couleur des idées de projets ou de thèmes mobilisateurs. Ensuite, ils devaient discuter avec les autres participants et faire des regroupements par types de projets (conférences, formations, activités sur la rue, affichage, etc.) ou par thématique (vitesse, zone scolaire, courtoisie, distraction, etc.).

4.2.1 Campagnes de sensibilisation

- Campagne de sécurité routière ciblée par quartier
 - o Statistiques personnalisées par quartier pour faire des campagnes ciblées (messages personnalisés par quartier)
 - o Utiliser la page Facebook du conseil de quartier ou des groupes Facebook
 - o Enfants qui donnent des papiers explicatifs sur les conséquences
- Organiser des communications avec les parents des élèves
 - o Sensibiliser aux risques dans la zone scolaire et sur le site de l'école
 - o Faire connaître les comportements à promouvoir
 - o Rejoindre les parents par les enfants
- Inviter un spécialiste en sécurité routière au CQ (conférence, échanges)
- Collaborer avec la CAA pour informer les automobilistes sur les règlements, le marquage, le partage de la route
- Éduquer les conducteurs
- Affichage plus captivant pour l'œil – affichage comportemental (Ex. : borne-fontaine peinte)
- Stratégie de communication TV
- Projets éphémères avec effet de sensibilisation
 - o Mini carrefour giratoire
 - o Traverse piétonne en 3D
 - o Peindre silhouette victime
 - o Engager troupe de théâtre pour animation et sensibilisations à différentes intersections particulières



4.2.2 Activités d'animation

- Fêtes de quartier dans la rue, animation dans la rue, fête des voisins
- Formation dans les écoles sur la sécurité routière et la visibilité dans la rue
- Activités de sensibilisation en sécurité routière en mettant à contribution les écoliers

- Faire des aménagements temporaires pour stimuler l'imagination pour rendre plus conscients les citoyens

4.2.3 Inventaires d'aspects à améliorer

- Marche exploratoire (marches citoyennes) pour documenter les problèmes pour mobiliser les citoyens (promenade de sécurité pour repérer les dangers et sensibilisation)
- Sonder la population sur la rue - remplir le formulaire en ligne avec eux, faciliter la vie des citoyens par rapport à la bureaucratie

4.2.4 Autres idées pour améliorer la sécurité routière

- Rallonger le temps pour traverses piétonnes (aînés) et ajuster la loi pour les traversées en diagonale (en X) - projets pilotes pour nouvelles traverses piétonnes
- Marquage du chemin des écoliers
- Surveillance par les policiers dans les zones scolaires ou en classe
- S'associer à d'autres organismes
- Ajouter des pancartes et des clignotants

4.3 PARTENAIRES POSSIBLES

Les participants étaient invités à identifier les partenaires qui pourraient être impliqués dans la réalisation des projets.

4.3.1 Milieu scolaire

- Écoles primaires
- Commissions scolaires
- Conseils d'établissement
- Comités de parents
- Brigadiers scolaires
- Écoles secondaires (ne pas les oublier)
- Garderies / CPE



4.3.2 Milieu institutionnel

- Établissements de santé (CIUSS, CLSC, amis des aînés, IRDPQ)
- CAA (fait partie du comité consultatif pour la sécurité routière)
- SAAQ
- MTQ
- Ville de Québec
- RTC
- Services de sécurité municipaux
- Agents de stationnement
- Employeurs comme vecteur de changement de comportements

4.3.3 Milieu sociocommunautaire

- Comité de citoyens
- Tables de concertation
- Accès transport viable
- Organismes communautaires, sportifs et de loisirs
- Sociétés d'histoire
- Maison des jeunes
- Optimistes
- Comité des aînés
- Organisateurs de fêtes

4.3.4 Milieu d'affaires

- SDC
- Caisse pop, banque
- Compagnies de communication
- Concessionnaires automobiles
- Station essence
- Propriétaires de resto rapide (livraison)

4.4 BESOINS DE SOUTIEN

Les participants étaient invités à inscrire sur un post-it de couleur des idées de projets ou de thèmes mobilisateurs. Ensuite ils devaient discuter avec les autres participants et faire des regroupements par types de projets ou par thématique.

Communication

- Support de la Ville pour les campagnes de sensibilisation (graphisme, papillons, vidéo, Internet, réseaux sociaux, etc.)
- Canal direct de communication avec la Ville
- Mettre à contribution des compagnies de théâtrale ou des artistes en art visuel et graphique pour des campagnes originales et personnalisées.
- Se trouver des porte-paroles qui ont une renommée : Jean-Marie De Konnick

Ressources professionnelles (accès à des experts de la Ville)

- Professionnels de la sécurité (pour la mise sur pied des projets)
- Service de la police : ateliers, conférences, surveillance policière accrue
- Accompagnateur avec autopatrouilles (pour des projets de sensibilisation)
- Heures de travail par les brigadiers (récupérer leurs heures)

Ressources financières et matérielles

- Subvention
- Budget communication
- Salles disponibles pour les conseils d'établissements et les conseils de quartier

Besoins d'information

- Prendre connaissance des projets faits ailleurs surtout dans les pays nordiques
- La liste des aménagements qui sont prévus dans notre quartier



5 Synthèse de la consultation en ligne

Les thèmes abordés par les participants aux forums de discussion en ligne ont été regroupés par grands thèmes pour faciliter leur analyse. Ils sont présentés en ordre d'occurrence. Il est à noter qu'une même personne pouvait couvrir plusieurs thèmes dans son commentaire écrit.

5.1 FORUM « RALENTIR » (160 COMMENTAIRES)

L'analyse du thème « Ralentir » fait ressortir 9 sujets qui sont présentés ci-après dans l'ordre décroissant du nombre de commentaires par sujet, suivis d'une section regroupant les exemples :

Thèmes	Commentaires	Mentions j'aime
5.1.1 Aménagement	54	236
5.1.2 Application de la loi	47	178
5.1.3 Comportement	34	68
5.1.4 Signalisation	23	80
5.1.5 Sensibilisation	14	63
5.1.6 Transport actif	6 pour / 7 contre	21 aime / 42 n'aime pas
5.1.7 Gestion des lumières	8	37
5.1.8 Implication des citoyens	7	43
5.1.9 Réglementation	6	32
5.1.10 Les citations des endroits jugés problématiques	27 endroits	



5.1.1 Aménagement (54 commentaires et 237 « aime »)

L'ensemble des participants trouvent que pour ralentir la vitesse des automobilistes dans les quartiers résidentiels et les centres-villes, il faut repenser les aménagements des rues, des intersections, etc. Plusieurs suggestions ont été faites :

- Proposer des mesures de ralentissement intégrées à la conception des rues : des renflements de trottoirs aux intersections et à des endroits aléatoires, des pavés différents aux traverses de piétons, des dos-d'âne ou des plantes réduisant partiellement la visibilité.
- Rendre les rues plus étroites, avec des saillies de trottoir ou des carrés d'arbres (ce qui permettrait du même coup de verdir des quartiers du centre-ville qui en ont bien besoin)
- Se référer à la documentation des meilleures pratiques¹.
- Dissuader l'accès à une rue résidentielle qui se trouve entre 2 artères passantes pour qu'elle ne serve plus de raccourci à haute vitesse aux automobilistes « pressés » qui veulent éviter les lumières ou les zones congestionnées sur l'une ou l'autre des artères.
- Au Colloque sur la sécurité routière qui s'est tenu en 2018, une chercheure de l'Université de Sherbrooke avait prouvé que la limitation de vitesse n'est absolument pas suffisante et que d'autres interventions sont nécessaires c.-à-d. rues plus étroites, absence de stationnement parallèle, etc.
- On ne devrait plus avoir de route sans trottoir (c'est ridicule de faire marcher des enfants et des personnes âgées dans la rue !!!). Alors, élargissez les trottoirs, mettez un terre-plein entre la rue et le trottoir pour y mettre des arbres (l'ombre l'été rafraîchit les piétons). La Ville doit être aménagée pour les cyclistes et les piétons qui sont les usagers les plus vulnérables.
- Les experts estiment les 5 mesures suivantes parmi les plus efficaces : avancée de trottoir, passage piétonnier plus visible, trottoir traversant, marquage au sol refait plus fréquemment et réduction de la largeur des voies².
- Près des écoles, prévoir un endroit spécifique pour les voitures des parents qui accompagnent leurs enfants afin qu'une distance sécuritaire soit obligatoire pour permettre aux autres enfants, qui viennent à pied ou par autobus, de circuler sans se préoccuper des voitures.
- Transformer les 4 voies au centre-ville, quand elles existent, en 2 voies véhicules de particuliers et 2 voies véhicules partagés (covoiturage, taxis, bus, RTC) + vélos et trottinettes.

¹ L'Organisation mondiale de la Santé a publié différents guides et une littérature scientifique et pratique extensive documente les meilleures pratiques. Ne réinventons pas la roue et passons à l'action!

https://www.who.int/roadsafety/projects/manuals/speed_manual/3-What.pdf
<https://www.ncbi.nlm.nih.gov/pmc/articles/PMC4989038/pdf/bet-4-126.pdf>
<http://toolkit.irap.org/default.asp?page=treatment&id=33>

² Rapport 'Évaluation du potentiel d'application d'une démarche « Code de la rue » pour le Québec et identification des enjeux et stratégies liés à sa mise en œuvre'
(<http://www.bv.transports.gouv.qc.ca/mono/1192646.pdf>)

- Plus d'aménagement piétonnier ou cycliste qui réduit l'espace aux voitures. Exemple : des poteaux flexibles pour créer un corridor de vélo, des traces de piste cyclable, des passages piétons dessinés à toutes les intersections.
- Penser à ce que les aménagements soient bien visibles aussi bien l'été que l'hiver (ex. : un marquage au sol n'est souvent plus visible en hiver).
- Regarder l'option des « rues conviviales » où l'environnement est épuré (signalisation minimale) et où les interactions entre les usagers de la route sont favorisées (trottoir au niveau de la rue, pas de pistes cyclables) de sorte que tout le monde est plus attentif aux mouvements des autres et conséquemment, les automobilistes ralentissent.
- Transformer les routes larges et droites par des routes plus étroites et légèrement sinueuses ("trafic calming").

5.1.2 Application de la loi (47 commentaires et 178 « aime »)

Pour que les automobilistes respectent les nouvelles limites de vitesse, des participants estiment qu'il faut sanctionner les contrevenants. Différents avis et commentaires illustrent cette conviction :

- Augmenter la répression policière ou des préposés aux excès de vitesse³
- Mettre fin à la tolérance policière de la vitesse. Beaucoup de citoyens pensent qu'on a un 20 km/h de tolérance, comme sur l'autoroute. Il faut une application stricte des limites de vitesse.
- Il faut beaucoup plus de répression, et ce, partout. Si les automobilistes savent qu'ils risquent en tout temps de se faire prendre en excès de vitesse (et pas seulement autour des écoles), ils vont ralentir.
- Installer des radars là où les risques sont plus élevés.
- Outre la sanction des limitations de vitesse, installer des photo-radars au niveau des feux rouges, car de plus en plus d'automobilistes les grillent. Il serait bon également de faire un point sur les cyclistes, car de plus en plus, ils ne respectent pas ni les stops ni les feux rouges et passent à toute allure.
- Miser sur l'engagement des résident-e-s est insuffisant. La solution est simple : plus de surveillance policière.
- Instaurer une ligne téléphonique spécifique où les citoyens pourraient donner le numéro de plaque du chauffard contrevenant, un peu comme la ligne AMBER.

5.1.3 Comportement (34 commentaires et 68 « aime »)

Le respect des limitations de vitesse et autres contraintes nécessaires à faire cohabiter tous les usagers des rues et boulevards afin d'assurer la sécurité de tous fait interpeller les

³ <https://www.journaldequebec.com/2019/05/14/rare-contraventions-aux-conducteurs-delinquants>
<https://www.journaldequebec.com/2019/07/01/les-pietons-plus-punis-que-les-automobilistes>

participants à évoquer l'importance des comportements des uns et des autres. Plusieurs propositions ont été faites :

- Contrairement à Montréal et à d'autres villes où les automobilistes, malgré qu'ils aient le feu vert, laissent les piétons ou les cyclistes traverser au passage piétonnier, à Québec, les automobilistes ont tellement l'habitude de rouler sur le feu vert sans piétons ni cyclistes qu'ils n'y pensent même pas et croient que les piétons ou les cyclistes sont en tort.
 - Suggestion : Il faut systématiser les règles de priorité aux piétons et cyclistes et développer le réflexe pour les automobilistes de les laisser passer. Ainsi, toutes les intersections fonctionnent de la même façon, c'est prévisible pour tout le monde.
- Le problème c'est le non-respect de la phase dédiée exclusivement aux piétons aux feux de circulation.
- « Il y a aussi les chauffeurs du RTC qui devraient avoir des cours de conduite parce qu'ils pensent que la rue leur appartient ! »
- « Le virage à droite permis pour les automobilistes les oblige à tourner la tête AUSSE à droite avant de s'engager parce qu'il y a des piétons ou des cyclistes qui arrivent de la droite ».
- Les automobilistes ne sont pas les seuls responsables de la sécurité, il serait bon d'inclure les cyclistes et les piétons. Se limiter aux automobilistes ressemble à une guéguerre aux autos.
- Pourquoi ne pas féliciter les bons comportements, encourager la courtoisie? Par exemple, en utilisant un système de loterie photo-radar ?⁴

5.1.4 Signalisation (24 commentaires et 80 « aime »)

La majorité des participants trouvent que la signalisation est importante pour encadrer l'usage des rues et des boulevards, tant par les automobilistes que les cyclistes et les piétons. L'innovation dans les supports de signalisation est un facteur important pour attirer leur attention. Voici les observations :

- Visuellement un marqueur de notre vitesse nous incite à adapter notre conduite et nous fait prendre conscience que nous roulons trop vite.
- Les cinémomètres mobiles qui indiquent (en rouge ou en vert), la vitesse des automobilistes.
- Mettre des balises réduisant la largeur de passage des véhicules en zones résidentielles.
- Améliorer la visibilité des passages piétons.
- Donner de la visibilité à la présence de cyclistes (panneaux, symbole au sol ...) en ciblant les carrefours dangereux.

⁴ <https://www.ztele.com/articles/une-loterie-a-base-de-radars-photos-routiers-1.10445>

5.1.5 Sensibilisation (14 commentaires et 63 « aime »)

L'ensemble des participants évoquent l'importance de la mentalité des gens, de la culture de partage des usages. Pour la plupart, ils proposent de poser des gestes de formation et de sensibilisation afin de changer les mentalités et développer une culture de partage des usages. Plusieurs suggestions ont été faites :

- « Ce n'est pas le fait de réduire les limites de vitesse qui va me protéger des accidents, c'est le changement de mentalité! Allez visiter le centre-ville de Toronto, Vancouver, New York et constater comment les piétons sont respectés alors qu'ils traversent sur les mêmes feux de circulation que les automobilistes. De grandes villes où le piéton est roi et les automobilistes respectueux. C'est ça la solution : l'éducation, la sensibilisation. »
- Changer les mentalités par plus de sensibilisation et d'information (journaux, médias sociaux ...)
- Filmer la circulation des carrefours dangereux et des voies rapides en ville et faire des capsules de sensibilisation.
- Il serait bon de commencer à éduquer les gens dans le journal de la ville que nous recevons à la maison.
- « Le plus frappant, ça reste à quel point il y a au max une voiture sur 20 qui arrête au passage piéton. Moins encore sur l'heure de pointe. Ça prendrait une GRANDE campagne d'éducation sur "C'EST QUOI LA SIGNIFICATION DES RAYURES JAUNES SUR LA RUE". »
- Faire de la sensibilisation sur les avantages du respect des limites de vitesse (ex. : permet un temps de réaction pour tous les autres usagers autant les piétons, cyclistes, automobilistes) et des risques de ne pas les respecter (ex. : sentiment d'insécurité chez les plus vulnérables, accidents).

5.1.6 Transport actif (avis partagés)

En faveur du transport actif (6 commentaires et 21 « aime »)

Les participants adeptes du transport actif se prononcent pour montrer l'avantage procuré pour se déplacer en ville. Les irréductibles de l'usage des voitures en ville ne sont pas nombreux et quand ils défendent leur point de vue sur cet usage, ils récoltent la quasi-majorité des « je n'aime pas ». Plusieurs observations ont été faites :

- C'est déjà le vélo le plus rapide en ville du point A au point B.
- Si l'auto n'est plus la meilleure option, les gens prendront le bus, le vélo, la marche.
- Statistiquement, faire du vélo est plus sécuritaire que marcher et plusieurs fois plus sécuritaire que circuler en voiture.



- Prendre l'autobus, ça nous évitera bien du stress.

En défaveur du transport actif (7 commentaires et 42 « je n'aime pas »)

- La sécurité des piétons est avant tout la responsabilité de ceux-ci (bien sûr que l'automobiliste aussi doit participer). De plus, une vitesse trop basse presque partout augmentera la quantité d'automobiles simultanée sur nos routes en plus d'augmenter de façon significative le temps de trajet et par le fait même augmentera la pollution.

5.1.7 Gestion des lumières (8 commentaires et 37 « aime »)

Pour la gestion des feux de circulation, les participants font part de leurs observations sur des aspects techniques ou réglementaires. Voici leurs observations :

- La synchronisation des feux de circulation doit être faite à une vitesse inférieure à la limite si on veut que les automobilistes circulent sous la limite et non pas au-dessus, ceci parce qu'on est obligé de rouler à plus de la limitation affichée pour rattraper la synchronisation si on a roulé moins de la limite pendant quelques instants.
- Simplifier les feux de signalisation en ayant un vert, orange, rouge pour tout le monde (automobilistes, cyclistes, piétons)
- Autoriser les piétons à traverser sur le vert pour les voitures et interdire aux automobilistes les virages à droite en début de cycle
- « La synchronisation des feux à elle seule permettrait de faire baisser les frustrations des automobilistes, on a l'impression de quand même avancer, on a moins l'impression de perdre du temps, c'est psychologique. »
- Sur la grosse majorité des intersections, les feux piétons sont toujours programmés à la même place dans le cycle, soit après le feu vert de l'artère principale du feu. Ceci fait qu'un piéton peut attendre très longtemps dépendamment du moment où il active le bouton. Pour favoriser les piétons, il faut soit que le feu vienne **toujours** après que le bouton ait été activé ou bien passer en mode grande ville et laisser les piétons marcher sur les lumières vertes.
- Donner plus de temps aux piétons pour traverser les intersections.

5.1.8 Implication des citoyens (7 commentaires et 43 « aime »)

Les participants affirment que l'implication des citoyens facilitera l'élaboration de solutions pour encourager les automobilistes à ralentir, à respecter les différentes contraintes pour un usage collectif des rues. Plusieurs suggestions ont été faites :

- Les citoyens concernés pourraient être mis à profit en leur permettant d'aménager leur propre mesure de ralentissement de la circulation dans la rue dans laquelle ils résident (par comité supervisé).

- Les citoyens sont conscients où se trouve le problème et sont motivés à améliorer leur qualité de vie. Le conseil de quartier pourrait faire le pont avec les citoyens et le suivi des projets/améliorations.
- Faire une application permettant de signaler les zones dangereuses (lieu, type de comportement dangereux...) pour aider les policiers et la municipalité à agir.

5.1.9 Réglementation (6 commentaires et 32 « aime »)

Pour les participants, la réglementation est à adapter pour assurer plus de sécurité dans les quartiers résidentiels ainsi que pour les piétons qui traversent les intersections de rues. Voici les suggestions :

- Fixer les limites de vitesse à 30 km/h dans toutes les rues résidentielles
- Il est prouvé que réduire notre vitesse en auto nous donne plus de temps pour réagir, 30 km/h au lieu de 50 km/h peut sauver des vies. Cette limitation de vitesse présente aussi l'avantage de réduire la pollution par le bruit dans les quartiers résidentiels. Autoriser les piétons à traverser aux feux de circulation sur le feu vert et interdire aux automobilistes les virages à droite en début de cycle et/ou au feu rouge.

5.1.10 Les citations des endroits jugés problématiques

- Le plus grand problème est aux intersections, pas à la vitesse. Il faut améliorer le **respect des feux de circulation**, du virage à droite sur feu rouge. Pas la vitesse. Une bonne amélioration serait de construire beaucoup plus de **ronds-points**.
- Les artères les plus fréquentes dans mon cas sont Pierre-Bertrand Sud qui croise Lebourgneuf. De la Croix-Rouge direction ouest qui croise Laurentien et boulevard des Galeries vers Lebourgneuf Ouest
- Ce secteur comporte **3 écoles primaires** et les rues "**Gouverneurs, Jean-De Quen et Charles-Huot**" sont les rues transversales qui permettent aux écoliers de se rendre à pied à partir de l'ensemble des rues du secteur.
- Traverser sous le **viaduc de Henri-IV hauteur du boulevard Hamel**, soit à vélo pour aller chercher la **piste cyclable sur Père-Lelièvre**, ou encore à pied pour aller dans le parc techno juste à côté.
- Il faut cesser de **penser uniquement en fonction de l'auto** et placer les personnes au **cœur des choix** ... À cet effet, **collectivités viables** a de bonnes idées! ⁵
- Essayer d'avoir **accès à Seigneuriale** lorsque vous **venez de la rue du Méandre** et que vous devez faire un **stop à Saint-Michel**, alors que ceux sur Saint-Michel n'ont pas de stop (aux heures de pointe, matin, midi et 16h.)

⁵ <http://collectivitesviables.org/sujets.aspx>

- J'habite sur la **rue Frédéric-Légaré à Loretteville**, une petite rue hautement densifiée (condos et maisons de ville), **SANS TROTTOIRS** (c'est ça de l'urbanisme ?) et qui **sert maintenant de passage de transit** depuis qu'elle a débouché sur la **rue du Golf**.
- Les entrées des enseignes de **restauration rapide (A&W au coin Wilfrid-Hamel et Bourdages**, par exemple) sont des endroits propices à des accrochages entre des automobilistes trop pressés d'aller manger et des piétons ... Les commerces situés à **l'ouest de Soumande, entre Wilfrid-Hamel et le Super C**, sont aussi un endroit à risque.
- **L'intersection Tison / Saint-Sacrement** a été longtemps **une piste de course** et maintenant avec la photo radar, les automobilistes ralentissent.
- Il n'y a pas beaucoup de **relevés de vitesse dans Saint-Roch! Sur les rues de la Couronne et Dorchester** (qui n'ont presque pas de traverse de piétons !!) et sur **Prince-Édouard devant l'école des Berges** qui est une autoroute actuellement!
- Sur **l'avenue Lapierre**, il manque un **arrêt** dans la cote pour aller au parc.
- L'affichage est **déficient pour faire réfléchir**, surtout dans les rues de traverses où il y a des commerces et des lieux d'habitation, **exemple la rue de la Faune**.
- Nous constatons qu'il y a un véritable problème au **coin de la 50^e Rue et 3^e Avenue**. Au **parc Maurice Lortie** et je ne suis pas le seul parent à avoir remarqué cela. Ce n'est pas rare que les automobilistes roulent au-dessus de 30 km/h.
- **Vous devriez commencer** par Beauport où on voit des rues résidentielles où la vitesse est à 50 km/h à côté de rues à 30 km/h (**rue des Pionnières de Beauport**).
- Même chose qui se passe sur **rue de Broqueville**, en plus les gens ne respectent pas ou peu l'arrêt obligatoire à **l'intersection Gomery dans 40 % des cas**.
- Le **boulevard Central** qui traverse mon quartier est une voie souvent empruntée pour contourner les ralentissements ou bouchons de **circulation sur Robert-Bourassa** le matin et le soir.
- Le **Conseil d'établissement de l'école d'éducation internationale Filteau** désire porter à l'attention de la Ville que la direction de l'école réalise des **rappels de sécurité aux parents de l'école** via son bulletin mensuel depuis plusieurs années et participe aux **initiatives de sensibilisation** réalisées périodiquement par différentes organisations. Malheureusement, l'effet de telles mesures apparaît limité puisque les **comportements non sécuritaires**, dont la vitesse excessive devant l'école, continuent d'être fréquemment observés.
- Un autre problème dans les **quartiers centraux** est le trafic de transit, je pense aux **rues Saint-Olivier, Arago et Aiguillon** par exemple.
- C'est un non-sens de construire **des routes comme entre Lebourgneuf et Bastien** et fixer les limites super basses alors qu'elles sont clairement conçues pour des limites plus élevées.

- À titre d'exemple, **la rue Bourdages, entre Wilfrid-Hamel et le pont de l'autoroute Laurentienne**. Cette rue pourrait se terminer en cul-de-sac entre les **rues Isabelle-Aubert et Monseigneur-Plessis**. Ceci réduirait de beaucoup son utilisation comme voie de transit.
- À **l'intersection 18^e Rue, 4^e Avenue** et c'est une **zone accidentogène** où les véhicules roulent beaucoup trop vite
- Il faut s'asseoir 10 minutes au **coin Charest/Dorchester** ou **Charest/de la Couronne** pour constater le nombre effarant de personnes qui **grillent le feu rouge**.
- Je travaille sur **chemin Sainte-Foy près de route de l'Église** et pas moyen de traverser la rue aux passages piétons.
- **Sur René-Lévesque** les feux devraient être **synchronisés à 40 km/h** et non pas 50 km/h.
- Dans le **quartier Saint-Jean-Baptiste**, l'idée de **mettre les citoyens à profit** est très bonne puisque beaucoup sont conscients où se trouve le problème et sont motivés à améliorer **leur qualité de vie**.
- La limite de vitesse sur la rue Saint-Jules dans le Vieux-Bourg est de 30.km. Or, elle n'est pas respectée.
- Je souhaiterais entre autres que la vitesse sur la **rue des Grizzlis à Charlesbourg** **passe de 50 à 30 km**, car la limite de vitesse n'est pas respectée.

5.2 FORUM « TRAJETS SCOLAIRES » (47 COMMENTAIRES)

L'analyse du thème « Trajets scolaires » fait ressortir 7 sujets qui sont présentés ci-après dans l'ordre décroissant du nombre de commentaires par sujet, suivis d'une section regroupant les exemples :

Thèmes	Commentaires	Mentions j'aime
5.1.1 Améliorer la sécurité des enfants	24	69
5.1.2 Encadrer et sensibiliser les automobilistes aux bons comportements en zone scolaire	23	44
5.1.3 La circulation des enfants dans la rue	14	23
5.1.4 Le respect de la réglementation	8	30
5.1.5 Les parents pressés	14	63
5.1.6 Les déplacements actifs	8	15
5.1.7 Le changement de mentalité	3	11
5.1.8 Les citations des endroits jugés problématiques	17	



5.2.1 Améliorer la sécurité des enfants (24 commentaires et 69 « aime »)

- Aménager des passages ou traverses piétonnières bien visibles, par ex., zébrés (peints en jaune) à TOUS les coins de rue à proximité des écoles ou des dos-d'âne si elles se trouvent loin des intersections de rues, avec un éclairage puissant au DEL
- Rehausser la signalisation des zones scolaires
- Déneiger les passages qui diminuent les détours des écoliers par des rues passantes
- Déneiger prioritairement les trottoirs

5.2.2 Encadrer et sensibiliser les automobilistes aux bons comportements en zone scolaire (23 commentaires et 44 « aime »)

- Inciter les automobilistes à respecter les passages ou traverses piétons
- Faire des campagnes à la radio et autres actions de sensibilisation pour rappeler que le piéton a priorité.
- Généraliser l'affectation des brigadiers à toutes les intersections de rues
- Contrôler les voitures en plaçant chaque jour des agents de stationnement près de chaque école

5.2.3 La circulation des enfants dans la rue (14 commentaires et 23 « aime »)

- Absence de trottoirs et présence d'un nombre important d'autos stationnées des enseignants et autres employés de l'école (pour éviter de payer le stationnement réservé) obligent les enfants à marcher en plein milieu de la rue ce qui les expose aux dangers de la circulation automobile
- Solution suggérée : procéder à des aménagements adéquats au bénéfice de la sécurité des enfants avec circulation à très basse vitesse (max 10 km/h) pour les véhicules nécessaires (bus/taxis scolaires)

5.2.4 Le respect de la réglementation (8 commentaires et 30 « aime »)

- Faire respecter la réglementation par des moyens coercitifs :
- Installer des photo-radars
- Doter les brigadiers de caméras et leur donner le pouvoir d'émettre des contraventions spécifiques.
- Augmenter les montants des amendes et les points d'inaptitude pour toute infraction commise dans une zone scolaire (vitesse, omission d'un arrêt obligatoire, passage sur un feu rouge)

5.2.5 Les parents pressés (8 commentaires et 15 « aime »)

- Les parents pressés qui accompagnent leurs enfants représentent un danger pour les autres enfants (ne respectent ni la signalisation ni le stationnement).
- Solution suggérée : pour décourager les parents pressés, procéder à des aménagements adaptés afin de sécuriser les abords des écoles, type de débarcadères dédiés ou encore zones tampons sans voiture.

5.2.6 Les déplacements actifs (8 commentaires et 15 « aime »)

- Encourager les déplacements actifs, cela diminuerait le nombre de déplacements en voiture :
 - Connecter toutes les écoles au réseau cyclable, pour permettre aux enfants de se rendre à vélo à l'école de façon sécuritaire. Il faudrait relier chaque quartier desservi par l'école de cette façon;
 - Demander aux enfants d'exprimer leurs observations et solutions;
 - Penser offrir des pédibus⁶.

⁶ <http://www.kino-quebec.qc.ca/Fiches/Fiche66.pdf>

5.2.7 Le changement de mentalité (3 commentaires et 11 « aime »)

- Outre les aménagements, ça prend un changement de mentalité
 - Un exemple : « difficulté à passer la traverse de piétons de la 3^e Avenue/77^e Rue Est, qui d'ailleurs se trouve dans un corridor scolaire (mène à l'école primaire, secondaire et au cégep), il est tout simplement impossible d'y parvenir sans crier et faire des gestes de la main ».

5.2.8 Les citations des endroits problématiques (17 commentaires)

Pour connaître les détails, voir le commentaire correspondant à la citation (la liste exhaustive est consultable dans le fichier Excel⁷, dans celui-ci, procéder en faisant une recherche par mots clés, identifiés ci-après en gras)

- **Coin du boulevard Henri-Bourassa et de la rue des Loutres**
- **L'intersection d'Aqueduc/Sherbrooke et des Franciscains**, située à côté de l'école **Joseph-François-Perrault**
- **Les alentours du Collège Stanislas** sur le chemin Sainte-Foy
- **L'intersection 3^e Avenue Ouest et 45^e Rue Ouest**
- Le **secteur Saint-Yves** comporte 3 écoles primaires et **les rues Gouverneurs, Jean-De Quen et Charles-Huot** sont les rues transversales qui permettent aux écoliers de se rendre à pied à partir de l'ensemble des rues perpendiculaires. Ce secteur présente des contradictions dans la carte de « modification des limites de vitesse »
- L'intersection **près de l'école Ste-Monique** dans le **quartier Les Saules** sur le **boulevard Masson**
- **L'intersection de la rue des Loutres et du Daim**
- **Aux limites de Beauport et Charlesbourg**, l'intersection de la **rue de Nemours**, du **boulevard du Loiret** et du **chemin du Petit-Village**
- **L'intersection 3^e Avenue/77^e Rue Est**
- La **rue Provancher à Cap-Rouge vers 16h-16h30** à la traverse face au service de garde
- **Entre l'Avenue Pasteur et l'Avenue de Villars**, la **RUE DE LA TERRASSE-STUART**
- **Au sud du boulevard des Étudiants**, à l'ouest de la **rue Charles-Garnier** jusqu'à **Mgr Cook + rue Arthur-Dion**
- La **rue des Commissaires Est**, entre **Dorchester** et de la **Couronne**
- L'**avenue De Gaulle** dans **Charlesbourg**, entre la **60^e Rue Est** et la **rue de l'Oise**, **l'école des Deux-Moulins** (du **Rucher**)
- **Près de l'école le Châtelet**, à **Charlesbourg**, la **rue de l'Altesse**
- Sur la **rue de Liège** (tronçon entre **Nielson** et **Montpetit**)
- Le **coin de la rue De Saurel** et **McCartney**
- Dans **Charlesbourg**, la **55^e Rue Ouest**, qui est la suite des **boulevards Lebourgneuf** et de **l'Atrium**, soit entre la **1^e Avenue** et la **2^e Avenue Ouest**

⁷ [\\QUEF01312\AO000\DIR\Participation publique\Consultations publiques\Ville\Stratégie en sécurité routière\4 Consultation 2019\1-Consultation en ligne\Rapports BTT\WordStat\Copie de Forum et idées de BTT pourWordStat MAH.xlsx](#)

5.3 FORUM « ÊTRE COURTOIS » (83 COMMENTAIRES)

L'analyse du thème « Être courtois » fait ressortir 4 sujets qui sont présentés ci-après dans l'ordre décroissant du nombre de commentaires par sujet, suivis d'une section regroupant les exemples :

Thèmes	Commentaires	Mentions j'aime
5.1.1 Les comportements	32	91
5.1.2 L'application de la Loi	25	71
5.1.3 La gestion des lumières piétonnes	23	83
5.1.4 Repenser la Ville	19	68
5.1.5 Les exemples	32	



5.3.1 Les comportements (32 commentaires et 91 « aime »)

La courtoisie des Québécois n'est pas beaucoup au rendez-vous ! Plusieurs constats et suggestions :

- En comparant avec d'autres villes ou régions, au Nouveau-Brunswick, au Canada anglais, en Italie ou en France, les automobilistes s'immobilisent devant un piéton.
- La courtoisie doit venir de l'éducation dès le jeune âge et l'appuyer, de temps à autre, par des campagnes intensives de communication en soulignant que la priorité dans le partage de la rue devrait aller du plus vulnérable au moins vulnérable (piétons, cyclistes et ensuite automobilistes).
- Le personnel de la Ville et les sous-contractants (ex. du déneigement) doivent s'améliorer ! Planifier une formation et une campagne de sensibilisation auprès d'eux avec un objectif de 100 % des employés ou contractuels formés et sensibilisés. Cela étant, la Ville pourrait promouvoir la campagne de sensibilisation dans la population. Une campagne basée, certes, sur la courtoisie, mais également sur le principe de tolérance zéro qui sera appliqué par les policiers de la ville.
- Les animateurs radio sont des automobilistes qui s'adressent à des automobilistes et qui véhiculent tout sauf des encouragements à être courtois, alimentant plutôt l'agressivité des gens qui rentrent du travail et sont pris dans le trafic ! Pour contribuer à améliorer les choses, leur discours est à changer.
- Les piétons et les cyclistes doivent aussi être courtois, bien que présentement tout est à leur désavantage.

- Nous passons trop de temps dans nos voitures, nous ne percevons plus le danger que ça représente.
- Plus il y aura de l'affichage plus les gens vont y penser.
- Le problème est plutôt dans les yeux de ceux qui sont trop pressés. Si tout un chacun se mettait à la place de la personne qui marche, pas toujours dans les meilleures conditions, la majorité d'entre nous serait beaucoup plus courtoise et respecterait les passages pour piétons.

5.3.2 L'application de la Loi (25 commentaires et 71 « aime »)

Les lois existent seulement si elles sont appliquées ! Plusieurs constats et suggestions :

- La loi sur les passages pour piétons existait bien avant la nouvelle réglementation, mais il n'y a jamais eu de volonté politique de la faire appliquer.
- L'heure est à la répression pour les réticents à respecter les passages piétons.
- Augmenter la répression policière, qui est pour ainsi dire absente dans les cas d'emportierage, de non-respect du corridor de sécurité ou de la priorité piéton.
- La police de la Ville de Québec ne sanctionne pas les automobilistes ou les cyclistes qui ne respectent pas ce que stipule le Code de la sécurité routière du Québec en ce qui a trait un passage pour piéton (panneau blanc), que le piéton a la priorité sur les conducteurs et les cyclistes, qui doivent lui céder le passage. La Ville est invitée à procéder à une campagne à très grande échelle pour sensibiliser les citoyens et sanctionner ensuite systématiquement les contrevenants.
- Rappeler ce que prévoit le Code de la sécurité routière par un affichage plus visible portant la mention « Priorité aux piétons ». C'est une façon de dissuader les automobilistes qui prennent le virage à droite aux feux rouges sans respecter les feux de piétons.
- Faire des campagnes ciblées en rappelant la réglementation. Par ex., pour le droit des cyclistes (circuler à droite dans les voies réservées aux autobus, utiliser les voies de virage à gauche).

5.3.3 La gestion des lumières piétonnes (23 commentaires et 83 « aime »)

Si les lumières pour piétons s'allumaient plus rapidement lorsqu'une personne veut traverser, les gens seraient moins tentés de traverser même si la lumière pour piéton n'est pas encore allumée et ainsi éviter des accidents graves. Plusieurs suggestions ont été faites :

- Les passages piétonniers sont munis de feux clignotants activés par le piéton qui désire traverser. Lorsqu'il actionne le mécanisme, les feux s'activent immédiatement et les voitures doivent s'immobiliser. Si l'automobiliste ne s'arrête pas, il est pris en photo et sera sanctionné.
- Améliorer la signalisation des passages piétonniers par des signaux lumineux, des panneaux ou encore des « Zebra crossings » (passages zébrés) visibles en toutes saisons et en toutes heures.
- Intégrer la préoccupation « passage piétonnier » dans le projet « Réseau structurant des transports en commun ».
- Après que la lumière pour automobilistes soit passée au rouge, programmer un délai de quelques secondes avant d'allumer le petit bonhomme pour la traverse qui sera suffisamment long pour permettre à tout piéton de traverser en toute sécurité (personnes âgées, personnes ayant un handicap, enfants, parent avec poussettes ...).

5.3.4 Repenser la Ville (19 commentaires et 68 « aime »)

Présentement, la ville est conçue et adaptée d'abord pour la voiture et « exclut » les piétons, les cyclistes et les motocyclistes. Par cette conception, l'automobiliste a l'impression d'être la personne qui a la priorité lors de son déplacement. Il faut repenser le concept de mobilité et créer un ensemble de moyens de transport permettant de minimiser l'utilisation de la voiture. Dans le cadre de ce nouveau concept, se doter des moyens pour inciter tout automobiliste à respecter les autres usagers des boulevards, rues et autres routes en ville. Ainsi, les options offertes à tous les usagers ont un impact sur l'ensemble des usagers et de la circulation. Plusieurs suggestions ont été faites :

- Favoriser les transports actifs en aménageant des pistes cyclables conçues avec intelligence, qui donnent le goût de les emprunter sur toutes les principales rues avec une voie de chaque bord et des poteaux pour éviter des collisions, utilisables tout au long de l'année
- En hiver, éviter aux piétons d'utiliser la chaussée en augmentant la rapidité de déneigement des trottoirs.
- Selon des études, en encourageant le transport en commun et le transport actif, le nombre de cyclistes et de piétons augmente et par conséquent, la vigilance des automobilistes augmente.⁸
- Rendre la ville plus attrayante pour les piétons et les cyclistes (dos-d'âne à proximité des passages piétonniers, changement de pavé, pots de fleurs / rétrécissement des rues aux intersections, etc.).
- Augmenter le nombre de passages piétonniers et leur assurer une très bonne visibilité
- Mettre en place un programme pour éduquer, conscientiser, responsabiliser les usagers des boulevards et des rues et créer chez chacun le sentiment de partager du collectif et contribuer à un bien-être commun (tous les usagers sont des « alliés » pour contrer la congestion, offrir des aménagements aux plus vulnérables contribue à l'inclusion de tous, offrir du respect, de la bienveillance, de la sympathie, de l'harmonie avec les usagers actifs, etc.)
- S'inspirer des bonnes pratiques, par exemple sur la 3^e Avenue, il y a des sens uniques, une piste cyclable, différents éléments qui ont pour effet que les automobilistes ont ralenti et que les gens du quartier ont pu se le réapproprier.
- Réviser le Code de la sécurité routière et adaptation de l'examen de conduite théorique et pratique :
 - Accepter les céder le passage pour les cyclistes
 - Accepter les traverses en diagonale pour les piétons
 - S'assurer que les règles soient cohérentes et pratiques avec les aménagements conçus
 - Trouver l'information facilement sur comment agir convenablement dans les cas particuliers
 - Identification, accentuation, enseignement de la priorité absolue des piétons sur la route et surtout et plus particulièrement en ville ou zone plus densément peuplée

⁸ <https://www.forbes.com/sites/niallmccarthy/2015/02/24/the-more-cyclists-in-a-country-the-fewer-fatal-crashes-report-infographic/#b08d60333b31>

5.3.5 Les citations des endroits problématiques et des exemples positifs

Exemples positifs :

- L'implantation de la **piste cyclable sur Pierre-Bertrand entre Du Marais et Victor-DeLamarre**. Celle-ci a des feux de cyclistes indépendants des feux de piétons, ils sont synchronisés; et les "vire-de-bord" ont une ligne d'arrêt qui donne priorité aux vélos qui, eux, n'ont pas à faire d'arrêt.
- Plusieurs passages pour piétons ont aussi des feux instantanés (ou presque!). **Sentier de la rivière Saint-Charles à la hauteur du boulevard de la Colline (et corridor des Cheminots aussi à cette rue)**. Toujours satisfaisant de traverser à ces endroits et de savourer un (petit) moment de " pouvoir " sur les automobilistes (quand même rare). Il suffit de voyager à l'extérieur du Québec pour réaliser à quel point il y a du travail à faire ici.
- Comme cycliste, il y a **certaines intersections** que je trouve plus pratiques et sécuritaires de repartir lorsque **le champ est libre** même si je suis sur une lumière rouge au lieu de me retrouver avec des automobilistes qui veulent tourner à droite et qu'il y aura confusion lorsque le feu tournera au vert. **Un corridor peint en vert** comme sur la **rue du Pont** est génial pour ces situations.
- Un **policier a utilisé le haut-parleur** de l'auto-patrouille pour indiquer à un motocycliste qu'il était arrêté au feu rouge sur la traverse de piéton.

Cas problématiques :

- Une bande cyclable a été aménagée sur une partie du **boulevard Frank-Carrel à partir d'où le boulevard Charest** devient une autoroute. Non seulement la bande cyclable ne fait pas toute la longueur de la rue, mais **elle est bidirectionnelle**, d'un seul côté de la route, un aménagement extrêmement dangereux lorsque la bande cyclable n'est pas séparée par un terre-plein.
- Je traverse souvent le **chemin Sainte-Foy près de la Pyramide** et aussi, près de la route de l'église et c'est très rare que les gens s'arrêtent.
- Aucun passage de piéton **au sud et au nord de Charest sur Langelier** et pourtant, plusieurs rues perpendiculaires relient **Saint-Roch à Saint-Sauveur** - je traverse quotidiennement à pied par une rue perpendiculaire et je n'ai pas souvenir de m'être fait céder le passage.
- **Au coin de la Couronne et Saint-Joseph**, il y a plus de piétons qui traversent alors que le feu piéton n'est pas actif que lorsque le feu est activé - et le **phénomène d'entraînement est omniprésent**. Si une personne traverse, d'autres suivent sans même regarder si des voitures approchent).
- **Manque de courtoisie** des automobilistes sur le **boulevard René Lévesque en face de Place Québec**.
- **Coin boulevard Wilfrid-Laurier et l'avenue Cartier** où il y a une séquence pour la traverse des piétons. **Là comme partout ailleurs**, des automobilistes brûlent les feux rouges.
- Photo-radars pour **ceux qui descendent la côte de l'Aqueduc** qui est sinueuse et qui donne peu de visibilité et les automobilistes qui descendent beaucoup trop vite. **De la rue Arago**, comme piéton et cycliste, on n'a pas **le temps de traverser la côte de l'Aqueduc** qui, de plus, est très large, on doit alors se presser).
- Augmenter les aménagements dans les **divers quartiers de la ville** (ex. : le **quartier Saint-Jean-Baptiste** ne compte quasiment aucun aménagement, les **quartiers Saint-Roch et Saint-Sauveur** à part la piste sur la rue du pont, super pratique, et celle de la

rivière Saint-Charles, plus pour des balades, très sinueuse et pas déneigée en hiver. Si on veut **circuler vers l'ouest**, ce n'est pas évident, j'aurais aménagé la **bande cyclable sur la rue Arago** vers l'ouest puisque vers l'est on pouvait déjà circuler).

- En tant que cycliste, je **me fais souvent klaxonner** et crier après lorsque je roule dans la rue pour traverser le **boulevard des Capucins**.
- J'ai vu à **Fredericton (NB)** récemment qu'à certains passages piétons où il n'y a ni arrêt ni feux de circulation, ils ont installé des **lumières jaunes clignotantes** qui clignotent quelques secondes quand on appuie sur le bouton. **Pas d'attente pour une lumière piétonne** avant de traverser, seulement une façon de notifier les voitures qu'on traverse, donc meilleure visibilité. Ça semblait fonctionner à merveille!
- À **Vancouver**, les passages piétonniers sont **très visibles au-dessus du sol**. Une **structure métallique** avec signalisation recouvre le passage. En hiver ce passage reste toujours très visible pour les piétons et automobilistes.
- La **courtoisie s'apprend à la maison**. Cependant, quand les gens ne comprennent pas avec la carotte, il reste le bâton. Un jour que je visitais **mon frère à Calgary**, il me dit: « N'oublie pas de t'arrêter aux traverses de piéton s'il y a quelqu'un sur le trottoir qui est face à la rue et semble vouloir traverser. On n'est pas au Québec ici. **C'est 500 \$ d'amende** plus les frais si tu te fais prendre !!! ». Voilà pourquoi les autres provinces que le Québec semble réussir mieux à ce chapitre.
- À **Sherbrooke**, le phénomène était auparavant semblable à celui de Québec. Pour remédier à ce problème, il y a eu une **campagne agressive d'amendes** appliquées aux automobilistes fautifs pendant quelques années et il y a eu un changement radical du comportement.
- Les piétons traversent librement la rue **Cartier et Salaberry N'IMPORTE OÙ**, souvent les yeux rivés sur leur téléphone.
- **Respect du code routier** notamment instruire la population sur la conduite lors d'un feu jaune et d'un feu rouge.
- **Chaque matin**, à l'intersection **Canardière/Capucins du Cégep Limoilou**, je vois un grand nombre d'infractions au début du cycle de lumière pour piétons.
- Sur **l'avenue Chanoine Scott**, personne ne respecte le passage pour piétons, surtout pendant les **heures de classe**.
- À **deux rues au nord du boulevard René Levesque**, une piste cyclable sécuritaire que j'emprunte personnellement avec plaisir et qui m'évite un **lot de pollution** par les gaz et le bruit.
- Le **taux de respect** de la part des automobilistes est près de 0 % (exemple **Petit-Boulevard Laurier**, en particulier à l'heure de pointe).
- Lorsque **les pistes cyclables disparaissent** comme c'est souvent le cas à Québec (exemple **Chemin Saint-Louis direction est à Jean-De-Quen**, ou boulevard Laurier et Chemin Saint-Louis) mettre une signalisation qui met bien en évidence qu'on ne doit dépasser les vélos que si c'est sécuritaire.
- **Davantage de passages piétons** (par exemple pour traverser le **boulevard Laurier**)
- Par exemple, **l'attente au coin d'Henri-Bourassa/18^e Rue, 1^e Avenue/18^e Rue, Wilfrid-Hamel/Fleur-de-Lys** est beaucoup trop longue et on est constamment témoins de piétons qui doivent patienter deux cycles complets avant de traverser.
- Le **passage piéton sur le chemin Sainte-Foy** à la hauteur de la **Pyramide et du Tim Hortons** est la parfaite illustration du non-respect généralisé des passages piétons à Québec.
- **Au coin Montolieu et Pie XI à Val-Bélair**, il y a une station-service et juste à côté **l'école du Val-Joli**.

- **Mon exemple personnel : la rue Royale à Beauport.**
- Par exemple, entre **le centre Lucien Borne et la rue des Franciscains**. Il serait nécessaire de mettre un passage piéton et un stop pour que les automobilistes respectent le passage piéton.
- Les **piétons pourraient-ils respecter** les pistes cyclables dont entre autres, ne pas la bloquer en attendant leur feu au coin de la **rue de la Médecine** et chemin des Quatre-Bourgeois sur leur chemin pour le Cégep Sainte-Foy ? Il y a suffisamment de place pour **laisser le passage libre**.
- Le **Conseil d'établissement de l'école d'éducation internationale Filteau** souhaite porter à l'attention de la Ville une préoccupation qui concerne **l'importance d'une localisation adéquate des passages pour piétons**.
- Les feux de piétons devraient être mis **davantage en évidence** et annoncés aux automobilistes avant d'y arriver. **Un exemple patent** est celui de la traverse de **Du Vallon le long du chemin des Quatre-Bourgeois**.

5.4 BOÎTE À IDÉES

Les participants étaient invités à proposer des idées d'actions concrètes pour améliorer la sécurité dans les rues de Québec, ainsi qu'à commenter les idées émises par les autres. Voici un résumé des idées proposées et des commentaires :



5.4.1 Campagne de sensibilisation aux passages piétons

- Excellente idée ! Distribuer des **autocollants** " Ce véhicule s'arrête aux passages piétons "...
- Rendre les **traverses pour piétons plus voyantes** et respecter leur priorité : éclairer les pancartes de passages piétons; ajouter un clignotant jaune actionné par le piéton qui demande à traverser; s'inspirer d'autres pays (panneaux auto-éclairants); les lumières pour piétons devraient être plus fréquentes.
- **Donner l'exemple** : le comportement des chauffeurs des différents services municipaux doit être exemplaire (policiers, chauffeurs d'autobus, travaux publics).
- Faire respecter **l'interdiction de tourner à droite** lorsque le feu piéton est activé (exemple cité où les policiers ne sont pas intervenus); Faire changer la loi pour empêcher les véhicules de tourner à droite sur un feu rouge pendant que les signaux pour piétons sont en fonction.
- Éviter les **traverses avec des barres jaunes** en dehors des intersections (ex.: Chauveau Est) pour éviter de faire arrêter les véhicules pour un piéton ou un cycliste qui peut attendre que la voie soit libre et ainsi diminuer la pollution.
- Rajouter des **dos-d'âne** : devant des parcs, surtout lorsque ceux-ci ne sont pas clôturés; remplacer les arrêts par des dos-d'âne, car les automobilistes font rarement les arrêts comme il faut; .
- **Suggestions spécifiques** : éclairer le soir l'intersection des rues Clair de Lune et Du Chef ; problème du 30 km/h au coin de la 50^e Rue et 3^e Avenue, au parc Maurice Lortie. De plus, des automobilistes jouent à 'pokémongo' sans que leur voiture soit arrêtée complètement; le jeu et le rassemblement de joueurs devraient être déplacés à un autre endroit, par exemple dans le stationnement de l'église.

5.4.2 *Vision zéro en entreprise*

La culture de santé et sécurité au travail est intégrée par un nombre croissant d'entreprises à Québec. Toutefois, cette culture intègre rarement la sécurité des déplacements professionnels sur la route.

Quels rôles les employeurs pourraient-ils jouer pour promouvoir la sécurité de leurs employés sur la route ?

- Offrir une **prime** à ceux qui n'ont pas eu d'accident responsable

5.4.3 *"Coup de pouce" pour stimuler la vigilance*

L'erreur humaine est souvent liée à un défaut de vigilance ou à un comportement inadapté sur la route. Le "nudge"⁹, ou coup de pouce en français, sert à augmenter inconsciemment la vigilance quand celle-ci faiblit ou à provoquer le comportement adapté dans un environnement perçu à tort comme sécuritaire. Dans ce cas, il s'agit d'un marquage au sol qui incite l'automobiliste à ralentir.

Quand vous êtes au volant, qu'est-ce qui vous incite à avoir le réflexe de ralentir ?

Plusieurs mentionnent que le simple marquage au sol **ne suffit pas**, étant donné que l'erreur est partie prenante de l'être humain :

- Le marquage au sol peut aider pour les grandes artères, mais pour les rues résidentielles, ce sont des aménagements qui ne peuvent être ignorés qui doivent être mis en place.
- Les usagers fréquents finiront par ignorer les coups de pouce visuels, mais un dos-d'âne ne s'ignore pas.
- La solution résiderait en publicité informative sur l'explication du Code de la sécurité routière et de méthodes de conduites sécuritaires dans un format amusant et qui serait attirant pour tous; obliger les postes de TV de le faire pendant les nouvelles, à leurs frais, ce serait instructif pour la population.

5.4.4 *Détection automatique du cellulaire au volant*

Il est aujourd'hui techniquement possible de détecter et d'identifier automatiquement un conducteur qui utilise son cellulaire pour texter, de jour comme de nuit, y compris à grande vitesse.

Seriez-vous favorable à ce que la Ville évalue cette technologie dans le cadre d'un projet pilote ?

Plusieurs commentaires **favorables** :

- Tout à fait d'accord. Conduire prudemment exige toute notre attention.

⁹ Pour visionner un exemple de "nudge", veuillez copier le lien suivant dans votre navigateur : <https://participationcitoyenne.ville.quebec.qc.ca/securite-routiere/videos>

- Absolument ! Un des grands problèmes de sécurité sur les routes actuellement. Le matin ou à la sortie du bureau, les gens poursuivent la consultation de leur cellulaire en étant coincés dans le trafic ou à l'arrêt sur les lumières. Il faut toutefois améliorer la fluidité du trafic pour éviter que les gens considèrent le temps passé au volant comme une période de travail complémentaire à leur journée de travail.
- Oui. Je serais aussi en faveur d'une augmentation du nombre de points inscrits au permis et du montant de l'amende en cas d'infraction.
- J'approuve à 100 %.
- Sans aucun doute à la condition de savoir gérer les cas d'exception.
- Tout à fait d'accord ! Tous les jours je croise des gens avec le cellulaire en main. Soit, ils parlent, soit ils textent. Ça n'a pas sa place au volant. On doit garder les yeux sur la route.
- Et que dire des tableaux de bord avec écrans tactiles dans les voitures qui n'ont aucun sens non plus.
- S'il est possible de le faire, pourquoi pas tout de suite

5.4.5 *Autres idées*

Piétons

- **Durée des feux** pour piétons trop réduite : les personnes âgées n'ont pas le temps de traverser; 20 secondes à l'angle Cartier et René Lévesque, alors que pour les autos plusieurs minutes.; il devrait y avoir un petit décalage entre le moment où le feu tourne au rouge et le moment où le feu pour piétons s'active.
- **Durée d'attente** pour les feux pour piétons et **accès aux boutons** : le temps d'attente est trop long, il ne devrait pas dépasser 30-45 secondes; la foule s'agglutine en attente de traverser alors qu'aucune automobile ne pointe à l'horizon, de là, la délinquance circulaire (ex.: Cartier / René-Lévesque); choix à faire en faveur du piéton, car cette mesure peut avoir un impact sur la synchronisation des feux (ex.: boulevards Laurier ou Champlain); rendre plus accessible le bouton pour demander la lumière pour piéton - l'hiver la neige et la glace s'accumulent au pied du poteau; des boutons piétons efficaces sans que l'on doive enlever mitaines ou gants et qui fonctionnent, non cassés; que lorsque le piéton demande le passage, que le cycle en cours s'achève et que ce soit immédiatement aux piétons ensuite.
- **Phase piétonne automatique** aux intersections : pourquoi le piéton doit demander le droit de passage? Phase exclusive du signal pour piétons; lumières piétonnes plus fréquentes; il fait parfois -30°C et forte tempête, mais les piétons n'ont toujours pas la priorité.
- **Phase non exclusive** : lumière piétons sur le cycle "rouge" de l'artère traversé

- **Visibilité** : manque de visibilité aux traverses piétonnes (le soir peut être dangereux); [indicatif lumineux](#)¹⁰ à chaque passage piéton; [un passage piéton trompe l'œil](#)¹¹
- **Virage à droite** aux feux rouges interdits et piétons autorisés sur feu vert
- **Ajout de trottoirs** à certains endroits dangereux (ex.: Rue Blaise-Pascal)
- **Déneigement des trottoirs** : tolérance zéro (favoriser le transport actif – quartier Montcalm); déneiger/créer les chemins utiles dans les parcs; stratégie de déneigement des trottoirs indépendant des précipitations.
- **Aménagements piétonniers** : investir massivement dans les aménagements piétonniers en s'inspirant des villes où l'on marche beaucoup (avancées de trottoirs, plantations, colorer les zones piétonnes, et les zones cyclables, surélever les traverses); sécuriser les parcs en y érigeant des clôtures pour éviter aux jeunes enfants de courir vers la rue à l'insu de tous (surtout lorsqu'il y a des voitures stationnées); demander aux commerces qui possèdent des stationnements de grande taille d'y aménager des parcours piétons et cyclables
- **Sens de circulation** : les piétons devraient marcher face aux voitures.
- **Demandes spécifiques** : ouvrir une voie piétonne pour se rendre au IKEA, à partir du coin Legendre et Capitaine Bernier, améliorer la circulation des piétons dans le secteur ; faire un tunnel pour traverser le boulevard Laurier, en face du CHUL; demande d'un sens unique sur la rue de Liège (tronçon entre boul. Neilson et rue Montpetit); circulation piétonne rue de la Faune; revoir la circulation près du Walmart à Sainte-Foy; ajout d'un trottoir ou d'une piste cyclable sur la rue Bernard-Grondin, plusieurs étudiants et résidents passent sur cette rue passante.

Réduction de la vitesse

- **Modifier les limites** en fonctions de l'importance des rues si on veut que les limites soient respectées.
- **Rétrécir le champ de vision** de l'automobiliste pour ralentir la vitesse pratiquée : diminuer la largeur, ajout d'îlot central, ajouter des ronds-points, conversion des intersections à lumière ou arrêt-stop en rond-point
- **Contrôle** : radars et amendes (solution efficace); photo radar fixe au coin de quai Saint-André et tunnel Samson (la densité du trafic et non-respect des feux et piétons) et sur boul. Laurie/Grande Allée; augmenter la surveillance des autos qui passent sur les feux rouges; feux rouges : des caméras à quelques lumières de trafic stratégiques (autobus

¹⁰ <https://www.ladepeche.fr/2019/01/29/des-bornes-led-installees-pour-renforcer-la-securite-des-pietons.7981370.php>

¹¹ https://s3.ca-central-1.amazonaws.com/ehq-production-canada/e71c200a6402fa726badd4df2ecd9a87bdeba6f3/original/1573413362/870x489_001.jpg_0cf0c579aa60503010edf7ed769aa1d0?1573413362
https://s3.ca-central-1.amazonaws.com/ehq-production-canada/c08bc110c206ccb4ca0e4b45f1a62cb059dac5c5/original/1573653253/pedestrians_q5_1.jpg_37cb32abf858c78af0881852e36f09b9?1573653253

RTC); photo-radar souvent dangereux; équipe spéciale pour surveiller la vitesse dans les quartiers, surtout lorsqu'il n'y a pas de trottoirs et près des traverses à pied.

- Quelques commentaires **contre la diminution de la limite de vitesse** : 30 km est-ce bien réaliste? Crainte qu'il s'agisse d'un moyen détourné pour nous soutirer encore de l'argent avec les nouvelles limites de vitesse proposées; la vitesse me semble accessoire, puisque les voitures atteignent 50 km/h en engageant la transmission à "Drive" sans appuyer sur le gaz; je ne crois pas que la diminution de la vitesse soit une stratégie gagnante; améliorer la fluidité de la circulation.
- Apposer **panneaux verticaux au centre des rues** de quartiers résidentiels indiquant limite de vitesse 30 km/h et faire des relevés de vitesse; installer des pancartes de vitesse permise dans TOUTES les rues de la Ville, comme celles de l'ancienne Ville de Sillery.
- Limiter la **circulation de transit**.
- **Réduire la vitesse** dans les quartiers résidentiels centraux.
- **Demandes spécifiques** : réduire à 30 km/h la vitesse la côte de Cap-Rouge et le chemin Saint-Félix jusqu'à l'arrêt du boulevard Chaudière (chaussée pas très large, cohabitation autos/vélos/piétons problématique; étendre la zone de limitation de vitesse dans le secteur St-Yves au sud du chemin Saint-Louis (piste de course); limiter la vitesse à 40 km/h sur la totalité du boulevard Neilson; boulevard Hamel; dos d'âne pour ralentir la vitesse sur le boulevard de l'entente face au parc St Sacrement entre Marguerite Bourgeoys et Eymard; vitesse réduite à 30 km/h sur 3e avenue entre Pont Drouin et 18e rue; traverse piétonne en face de l'hôpital Saint-Sacrement; rendre plus accessible la zone IKEA - Decathlon pour les piétons; traverse piétonnière trop dangereuse coin Pyramide - Chemin Sainte-Foy; rue Berrouard; circulation au coin Eldorado/Élysée/Échiquier; repenser la sécurité sur l'avenue du Colisée.

Signalisation et réglementation de circulation et stationnement

- Installer des **panneaux plus grands** (doubler la taille actuelle) pour toutes les traverses de piétons sans feux de signalisation, à l'approche des parcs et/ou de cours d'école avec inscription de la limite de vitesse sur le panneau.
- **Dos d'âne** : installer des dos-d'âne de chaque côté des passages de piétons dans les zones de parcs ou d'écoles (sans brigadiers scolaires); ajout de dos d'âne à proximité des parcs; installer des dos-d'âne sur tous les parcours "alternatifs" pour stopper la vitesse excessive de ceux qui veulent déjouer la circulation.
- **Détection automatique** : qu'il y ait des détecteurs d'autos aux coins des rues avec feux, que s'il n'y a pas d'auto d'un côté, la lumière change pour l'autre.
- **Radar clignotant**
- **Signalisation du virage à gauche** : indicatifs lumineux suspendus pour les doubles voies qui tournent à gauche, car plusieurs usagers de la route à Québec ne comprennent pas le fonctionnement des doubles voies pour tourner à gauche (boulevard Laurier ou à Cap-Rouge); modifier les lignes dans la côte Saint-Sacrement afin que la voie pour

tourner à gauche devienne double; ajouter des panneaux de signalisation au-dessus des voies coin 175 sud et du Prince-Édouard, qui indique voie gauche tourner à gauche seulement (les conducteurs pensent que la voie de gauche est pour rentrer en ville).

- **Virage à gauche prioritaire** : lumière verte clignotante quelques secondes pour tourner à gauche sur la rue du Daim quand on monte sur Henri-Bourassa (on ne voit pas les autos qui descendent à droite sur Henri-Bourassa); intersection Provancher et boulevard Chaudière.
- **Carrefours giratoires** (Sensibilisation/Médiatisation des règles de conduite/courtoisies), car l'arrivée des ronds-points/ carrefours giratoires n'est pas intuitive pour plusieurs usagers de la ville de Québec (ex. rue Legendre); responsabilité des écoles de conduite, mais sensibilisation de la part de la Ville de Québec; ajout au coin Central et Père-Lelièvre.
- **Véhicules lourds** : interdire les camions de 45 ' sur le quai Saint-André, Boul Champlain et Charest comme transit pour les ponts.
- Appliquer les lois sur les **échappements modifiés** dans les quartiers résidentiels; Restriction des motos dans Vieux-Port rue Saint-Paul.
- **Stationnement** : interdire le stationnement des 2 côtés de la rue et favoriser l'alternance, de 08 h à 18 h.
- **Demandes spécifiques** : feu rouge Rue Brugnon; ajouter un arrêt au coin Cartier / Crémazie. Plusieurs élèves de l'école Joseph François Perrault et de nombreux piétons tentent de traverser à cet endroit; enlever le droit au stationnement du côté est de la rue des Camomilles et ajouter un arrêt sur cette rue avant la rue des Convives; 4 Arrêts au coin de la 53^e Rue Ouest et 2^e Avenue (l'absence d'arrêt sur la 2^e Avenue est dangereux pour les enfants); ajout d'une lumière coin du chemin Saint-Louis et du boulevard Pie-XII, pour limiter la vitesse; revoir la signalisation au coin Industrielle/Etna et Pie-XI; corriger l'intersection Pie-XI / Sainte-Geneviève; ajouter une lumière verte clignotante coin l'Ormière/Blain; installer un arrêt au coin des rues Rouville et Valmont ; arrêts à toutes les intersections à l'intérieur des quartiers Saint-Roch et Saint-Sauveur.

Cyclistes

- **Rejoindre** les différentes pistes cyclables (Avenue Saint-Sacrement entre les rues Franck-Carel et Pont-Scott, passerelle; Versant-Nord à l'extrémité vers la Pointe-de-Sainte-Foy; route de l'Aéroport entre la route Sainte-Geneviève et l'avenue Chauveau;
- interdire les **virages à droite** sur feu rouge, lorsqu'il y a une piste cyclable qui va à double sens (réflexe de regarder à gauche seulement avant de tourner à droite).
- **Respect des règlements** : constat que les cyclistes ne respectent aucune loi de la sécurité routière (dangereux de rouler à 50 km heure).
- **Obstacles** : que la base des paniers de basket soit sur le terrain du citoyen (non pas dans la rue): dangereux pour cyclistes, surtout le soir

Courtoisie et campagnes de sensibilisation

- Campagnes massives de sensibilisation à la **courtoisie** (comme pour l'alcool au volant)
- Un sondage sectoriel facile d'accès pour connaître **l'opinion des citoyens**
- Renouveler souvent les consignes concernant la **priorité aux piétons**; rappeler aux automobilistes que le trottoir est prioritaire aux piétons, en sortant ou en entrant de leur entrée privée aussi.
- Sensibilisation du public quant aux **passages piétons**.

Zones scolaires

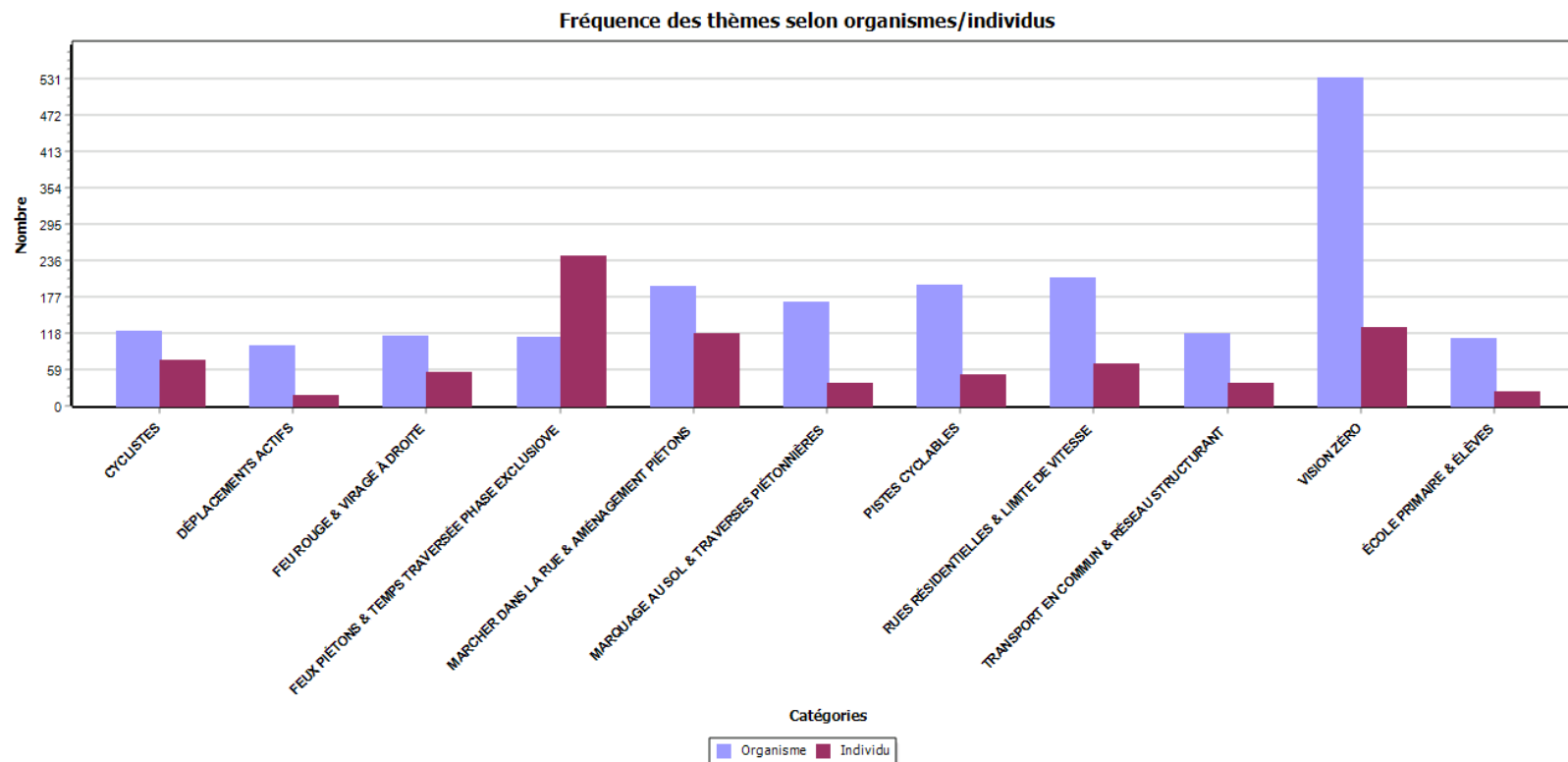
- Maintenir et accroître la présence de **brigadiers scolaires** (ne pas réduire leurs heures).
- Équiper les brigadiers scolaires de **caméras** pour qu'il puisse filmer et dénoncer les automobilistes qui ne respectent pas le panneau d'arrêt.
- Mettre des **photo-radars** dans les zones scolaires et aux feux de circulation.
- Pourquoi ne pas installer des **dos-d'âne temporaires** (pendant tous les mois sans neige) près des écoles ?

Autres sujets ou demandes

- **Densification** : densifier notre milieu urbain et favoriser les **transports actifs** pour augmenter la sécurité (éviter d'augmenter le trafic automobile) / diminuer la densification des quartiers pour accroître la sécurité routière.
- **Relier Blaise-Pascal à Versant-Nord** pour offrir une 3^e option accès au quartier du Cap-Rouge.

6 Synthèse des auditions publiques (résumé des mémoires et des interventions verbales)

En tout, **57 mémoires** provenant de 23 citoyens et de 34 organismes ont été déposés. Ils traitent d'un ou de plusieurs thèmes proposés dans la Stratégie de sécurité routière. Des 57 mémoires reçus, 32 ont fait l'objet d'une présentation lors des quatre séances d'audition des opinions. De plus, **11 interventions** verbales s'ajoutent aux présentations des mémoires pour un total de 52 interventions lors des quatre séances d'audition des opinions tenues les 23 et 27 janvier 2020. Environ 80 personnes ont assisté à ces séances.



#	Mémoires individus	Thèmes abordés	Résumé des mémoires
1.	Aubin-Horth, Nadia	Aménagement environnement	Actions proposées pour changer notre vision du partage de l'espace public I. La mobilité piétonne sécuritaire Court terme (agir maintenant) : - Allonger les phases piétonnes en considérant une vitesse de marche de 0,8 m/s. - Raccourcir le temps d'attente pour un feu piéton. - Interdire le stationnement à moins de 5 mètres d'une intersection. - Éliminer le virage à droite sur le feu rouge. - Utiliser le savoir citoyen pour cibler les endroits où des interventions sont nécessaires. Long terme (modifier l'environnement en profondeur par des changements structuraux dans les années qui viennent) : - Créer des traverses surélevées aux intersections ainsi qu'à mi-chemin des intersections. - Créer des saillies de trottoirs afin de raccourcir la distance de traverse. - Éliminer les voies de virage à droite rapide - Augmenter l'angle de virage à l'intersection. - Éliminer les feux piétons à phase exclusive - Penser l'environnement pour les usagers les plus vulnérables - Modifier la proportion de l'espace public allouée aux piétons Les trottoirs L'apaisement de la circulation Les fermetures de rue II-La mobilité sécuritaire des cyclistes et autres modes légers Séparer les déplacements à vélo des déplacements en véhicule routier; Diminuer la vitesse des conducteurs qui cohabitent avec les cyclistes
2.	Beaulieu, Émilie	Avenue Charles-Huot Vitesse	Maintenir la limite de vitesse à 30 km/h sur Charles-Huot. Ajouter un trottoir du côté ouest de Charles-Huot, du côté est de la côte à Gignac et sur Marie-Victorin. Signaler la présence de piétons et d'écoliers. Réaliser les chemins d'écoliers des écoles primaires et secondaires avoisinantes. Sensibiliser les parents au respect du CSR. Insérer une piste ou une bande cyclable sur Charles-Huot.

			Ajouter des afficheurs et des mesures de modération de la vitesse. Intensifier la surveillance policière et l'utilisation de radars photo. Signaler l'interdiction de circuler avec un véhicule lourd en amont de Charles-Huot. Réaménager l'Avenue Charles-Huot selon l'approche des rues conviviales.
3.	Boivin, Lynda	Brigade de sécurité routière Pistes cyclables Feux piétons	Brigade de sécurité routière Pistes cyclables (vélo hivernal) - Ajouter des bandes cyclables sur toutes les grandes artères - Déneiger les pistes de Pierre-Bertrand, Lebourgneuf et des Gradins (usage par les piétons aussi, plus sécuritaire) - Non-respect de la signalisation (interdiction de virage à droite sur feu rouge) Feux piétons - Toujours aux 4 coins en même temps - Diminuer le temps d'attente (frustration) S'assurer que les flèches pour tourner à gauche soient identiques d'un feu à l'autre sur la même artère (exemple Lebourgneuf Ouest vers Pierre-Bertrand Sud et Lebourgneuf Est vers Pierre-Bertrand Nord)
4.	Carette, Marie	Respect de la réglementation Véhicules lourds	- Non-respect de la réglementation : vitesse, stationnement près d'une intersection, circulation de véhicules lourds Manque de réglementation pour interdire la présence de véhicules lourds dans les quartiers résidentiels.
5.	Champagne, Dominique	Aménagement	Corriger les coupures urbaines que constituent : - L'autoroute Laurentienne entre Limoilou et Saint-Roch - Le boulevard Charest qui coupe Saint-Sauveur en deux - L'intersection Langelier / Charest - Marie-de-L'Incarnation entre Saint-Sauveur et Saint-Malo
6.	Chopin, Pierre-Yves	Piétons au centre-ville	Encourage la ville à poursuivre dans cette voie. Assurer la continuité et l'accessibilité des trottoirs - Garantir un corridor piétonnier en zone de chantier - Retirer les obstacles sur les trottoirs Améliorer les conditions de déplacement hivernal

			- Faciliter le déneigement dans les conditions actuelles (déneigement des trottoirs encombrés : manuel et par les citoyens, stationnement du côté des poteaux pour dégager au moins un trottoir). - Réviser les pratiques pour une véritable amélioration à moyen terme (poteaux) Améliorations relatives aux intersections (gérées par des feux ou des arrêts ou non) - Supprimer le stationnement aux intersections - Permettre une traversée sécuritaire à toutes les intersections - Changer le système de gestion des phases (feux piétons) - Garantir un meilleur respect des feux Autres améliorations - Baisser les vitesses pratiquées grâce aux aménagements (rétrécir les perspectives) - Augmenter le partage de l'espace public (rues partagées) Se doter de nouveaux moyens financiers (fonds d'amélioration des infrastructures piétonnes financé, par exemple, par les projets immobiliers et les loyers d'occupation de l'emprise publique par des chantiers)
7.	Côté, Frédéric	Piétons, le droit de marcher	Discontinuité des trottoirs (se risquer d'être piéton – boul. Charest, escalier Joffre) Trottoirs encombrés temporairement (voitures, poubelles, livraisons, construction, file d'attente autobus: au coin du chemin Sainte-Foy et de l'avenue Calixa-Lavallée et avenue Marois) Trottoirs mal aménagés (entre la rue et la piste cyclable sur le chemin des Quatre-Bourgeois) ou trop étroits et bordés de végétations abondantes sur des artères passantes (chemin Sainte-Foy – Hôpital St-Sacrement) Coins de trottoirs empruntés par les gros véhicules lors des virages à droite (voir accident dans le quartier Petit Champlain) Feux piétons – devoir "quêter" le droit de traverser; véhicules qui tournent à droite malgré la priorité; attente trop longue (chemin Sainte-Foy et de l'avenue Émile-Côté) Aménagement des rues en faveur des autos (trop larges, trop de voies, traverse difficile : Rue de l'Aqueduc et secteur Pyramide) Intervention insuffisante de la ville et de la Police. Le piéton se sent citoyen de second ordre; violence automobile. La Ville devrait analyser les sites d'accidents avec piétons et prendre des mesures plus fermes pour prévenir les accidents et corriger des configurations problématiques (ex.: Vieux-Port). Mieux former les policiers pour intervenir en faveur des piétons.
8.	Després, Philippe	Usagers vulnérables	Changement de philosophie nécessaire dans la Ville de Québec.

			La fluidité avant la sécurité (le piéton est <i>persona non grata</i> aux intersections Saint-Sacrement/Chares, Hamel/Marie-de-l'Incarnation, Marquage au sol et mobilier urbain suggérant un passage piéton possible à l'intersection Honoré-Mercier/d'Aiguillon et Place d'Youville) Un aménagement approximatif pour les piétons et les cyclistes (la décision de faire zigzaguer le vélo-boulevard entre la colline Parlementaire et le campus de l'Université Laval, au lieu d'utiliser les liens naturels et directs que sont René-Lévesque et Chemin Sainte-Foy, découle en partie de cette vision où le cycliste idéal est celui qu'on ne voit pas; piste cyclable qui longe René-Lévesque entre Honoré-Mercier et rue de l'Amérique-Française sur le trottoir; proposition de signalisation type qui devrait être ajoutée à certains endroits, dont l'approche de l'intersection de Vimy et Sainte-Foy; rue Latouche à Beauport: un indice de marchabilité dans les bas fonds; absence ou obstruction de trottoirs dans certains endroits et trottoirs non déneigés. Les corridors scolaires et la sécurité aux abords des écoles (la Ville de Québec accuse un retard considérable; exemple de signalisation permettant de rendre plus visibles les chemins d'écoliers; poursuivre les projets pilotes réalisés dans Limoilou.
9.	Dubois, Katie	Intersection dangereuse	Intersection dangereuse autour de l'école institutionnelle de l'Arc-en-ciel et de l'Aventure: au coin de Loranger et de Johnny-Parent (absence d'arrêt, rend difficile le travail des brigadiers); accès difficiles (absence de trottoir, courbe, visibilité, absence de zone scolaire) sur la rue Fortier, notamment aux intersections de Monseigneur-Dumas ainsi que Boutet; Demande d'aide dans le but de faire avancer le dossier (quelles seraient les prochaines démarches à entamer afin que des actions concrètes soient effectuées pour que les élèves de nos écoles aient des conditions sécuritaires et adaptées afin de se rendre à leur lieu de scolarisation). Plusieurs pistes de réflexion proposées sur les différents axes de la stratégie de sécurité routière: - Encourager les employés de la Ville et du RTC d'avoir une conduite exemplaire - Prendre en compte le comportement et l'erreur humaine dans les solutions technologiques proposées (les sources de distraction sont plus nombreuses que les textos; propose de légaliser les textos au lieu de se cacher pour le faire) - Inclure les écoles secondaires dans la réflexion; plusieurs suggestions concernant les zones scolaires, les radars-photos. - Permettre le jeu dans les rues. Quelques endroits problématiques signalés : boulevard de l'Hôpital à Loretteville, boulevard Central (en lien avec l'école Secondaire de la Camaradière), rue Monseigneur Dumas entre Fortier et Johnny-Parent, Boulevard Saint-Jacques, entre Chauveau et Johnny-Parent, zones de travaux)

10.	Falardeau, Bruno	Piétons Feux RSTC	Revoir toutes les intersections munies de feux piétons en mode protégé (phases exclusives) pour évaluer l'opportunité de plutôt les munir de feux piétons en mode partiellement protégé (<i>leading pedestrian interval</i>). Faire des feux piétons partiellement protégés la norme aux intersections, sauf si certaines conditions sont respectées qui rendent pertinente la présence de feux piétons en mode protégé. Réduire la durée des cycles de feux de circulation pour encourager une plus grande conformité des piétons aux feux. Saisir l'opportunité de l'arrivée du Réseau structurant de transport en commun pour revoir la gestion des modes de feux piétons.
11.	Gagné, Léo	Ville conviviale	Réduire la vitesse autorisée dans les rues résidentielles à 30 km/h et retirer les zones de traverse de piéton, qui devraient pouvoir traverser n'importe où. Synchroniser par défaut les cycles de passage pour piétons avec le feu vert automobile. Interdire le virage à droite au feu rouge. Sur certaines artères, interdire le virage à gauche en tout temps sauf si un aménagement permet d'avoir une voie dédiée. Aux abords des écoles, interdire le stationnement sur un côté de rue là où il n'y a pas de trottoir durant les heures scolaires. Supprimer les arrêts non justifiés sur le Corridor des Cheminots et les bandes cyclables bidirectionnelles sur tout le réseau cyclable. Faire respecter la zone tampon de 1 m ou 1,5 m entre les autos et les vélos circulant dans la même direction. Utiliser les réseaux sociaux pour mener des campagnes sur la limite de vitesse. Revoir la signalisation des noms de rues.
12.	Gamache, François	Piétons Entretien hivernal Mobilité active	La Ville semble continuer d'accorder la priorité aux aménagements pour les automobilistes; ceux pour piétons et cyclistes semblent secondaires, dans les limites des ressources financières disponibles. Entretien hivernal déficitaire (chemin de la Canardière, surtout à la hauteur du viaduc de Canardière et Des Capucins; boulevard Charest - le trottoir de Sallaberry pas fiable après précipitations) Comportement automobilistes – non-respect des piétons sur les grandes artères.

			Réglementation : permettre la traversée des piétons sur lumière verte parallèle (la lumière aux carrefour Charest/côte Sacrement a été modifiée en défaveur du piéton/cycliste) Zones de travaux : souvent on pénalise les cyclistes et piétons en interdisant l'accès, sans offrir d'alternative sécuritaire (ex.: pancarte interdisant l'accès lors de travaux sur la Pente-Douce, principal lien pour les cyclistes entre la haute-ville et la basse-ville). Faciliter l'utilisation de boutons pour actionner les feux pour piétons. Intégrer les principes de mobilité active.
13.	Grégoire, Jean-Jacques	Corridor des Cheminots - piétons à gauche	Le règlement actuel sur ce Corridor (Route verte n°6) demande aux piétons de circuler dans le sens de circulation des cyclistes, avec les vélos dans le dos. Adopter un règlement demandant aux piétons de marcher du côté gauche face aux cyclistes sur le Corridor des Cheminots
14.	Lachance, Serge	Zone scolaire, non-respect de la réglementation Vitesse Déneigement	La rue Lemieux en direction est (du boulevard Monaco à la rue Darveau) est comme une piste de course. Non-respect des arrêts au coin de Sociale et de Laverdière. Manque de surveillance policière – plus de coercition. Le déneigement déficitaire réduit la largeur de la chaussée; problème pour le transport scolaire; propose de prioriser le déneigement dans un rayon de 1,6 km d'une école primaire. Plusieurs endroits glissants pour les piétons, plus d'abrasifs.
15.	Loiselle-Prince, Samuel	Courtoisie Transport actif - interconnectivité Cohabitation	Comportement des usagers : partage, courtoisie et sécurité sur la route (campagnes de sensibilisation comme celles pour le corridor de sécurité pour les policiers) Organisation de l'aménagement urbain - augmenter le sentiment de sécurité pour encourager le transport actif : terre-plein pour éloigner de la circulation automobile, éviter l'emportierage, élargir les trottoirs, déneigement, éviter les obstacles; renouveler les expériences pilotes d'axe piétonnier hivernal, comme sur la rue Victoria); meilleure signalisation pour piétons, synchronisation des feux, entretien hivernal. Meilleure interconnectivité et accessibilité pour les vélos (toute l'année) – favoriser les voies directes; intégrer les cyclistes et les piétons dans le projet du tramway pour que leurs déplacements demeurent fluides, directs et sécuritaires. Augmenter les contrôles routiers Aspire à une meilleure cohabitation entre les différents usagers de la route
16.	Mackey, Paul	Zone de travaux	Développer des exigences « Ville » de voies de détour pour les piétons et les cyclistes durant une occupation de la chaussée.

			Soumettre la Ville aux mêmes exigences de délivrance de permis d'occupation de la route lorsqu'elle entreprend elle-même des travaux. Appliquer les exigences du Guide d'accessibilité universelle lors de travaux, y compris les travaux réalisés par la Ville elle-même.
17.	Michaud, Paul	Mobilité active	Faire de la mobilité active, marche et vélo, le pivot de la stratégie de Sécurité routière. Favoriser ces types de déplacements, y investir en sensibilisation, en infrastructure et en entretien adéquat les mêmes montants qu'on nous propose actuellement de dépenser (vs investir) au profit d'une mobilité active.
18.	Nickner-Hudon, Myriam	Trajet scolaire, Pignon Bleu	Enjeux de sécurité routière pour les enfants et les travailleurs qui fréquentent l'organisme le Pignon bleu. La présence des brigadières scolaires aux intersections des rues Saint-Vallier des Oblats et Carillon est insuffisante (les enfants utilisent la rue Chénier) - Ajout d'un brigadier scolaire devant le Pignon Bleu sur l'heure du dîner et après l'école. - Présence policière accrue. - Ajout de panneau de signalisation lumineux pour indiquer la traverse piétonne et la présence d'enfants. - Installation de bollards souples au milieu de la chaussée. - Ajout de cheminement d'écoliers reliant le Pignon Bleu aux écoles Marguerite-Bourgeois et Sacré-Cœur.
19.	Pelletier, Pierre	Sensibilisation Traverses Vélo Brigadiers écoliers Contrôle policier	Informier davantage le grand public des règles de conduite et des changements importants au CSR, non uniquement les conducteurs, mais aussi les piétons et les cyclistes et dès le bas âge. Augmenter le temps de la phase piétonne aux feux pour la population vieillissante à certains endroits, exemple Laurier/Germain-de-Prés. Permettre la traversée en diagonale lorsque tous les feux sont exclusifs aux piétons ou rallonger la durée de la phase piétonne. Réduire le temps d'attente d'un piéton à 1 cycle (actuellement 1 cycle ½). Demander au MTQ que les feux clignotants des panneaux à pulsation rapide aux traverses piétonnes soient rouges. Ajouter des lignes d'arrêt aux traverses piétonnes. Sensibiliser les piétons et les cyclistes au respect des feux et les engager à adopter un code de vie sur la route.

			Sensibiliser les piétons et les cyclistes à l'importance d'être visibles en tout temps. Sensibiliser les aînés à la sécurité à pied. Assurer une présence policière de sensibilisation et de prévention au moins une à deux fois par année à chaque école primaire et secondaire aux heures d'entrées/sorties. Former les élèves du primaire et du secondaire au CSR et aux règles de conduite. Réintroduire les brigadiers écoliers. Contrôler la conduite affaiblie par la consommation de cannabis autour des « Fast Food ». Communiquer sur les conséquences de l'émission d'un constat d'infraction pour le conducteur pris avec un cellulaire. Privilégier les opérations ciblées de contrôle du cellulaire au volant. Tester le déclenchement du feu rouge lié à la détection d'excès de vitesse (exemple du Portugal). Évaluer le projet pilote de troc d'avis d'infraction contre une séance d'information ou de sensibilisation diffusée par des policiers (exemple de la région de Montréal). Utiliser les étudiants policiers pour mobiliser les usagers à la sécurité routière.
20.	Sévigny, Éric	Respect de la réglementation Vitesse	Campagne de sensibilisation personnalisée par quartier; éducation aux effets de la vitesse. Vitesse logique : adapter la vitesse à la configuration de la rue pour inciter à un meilleur respect de la vitesse indiquée; Répression : pour le respect des limites (peur de se faire prendre, tolérance zéro).
21.	Smith, Jacquelyn	Vision Zéro	Mettre plus de mordant à la stratégie en mettant un mécanisme qui rend la ville responsable et engage la ville à toujours s'améliorer en matière de sécurité. Adopter la Vision Zéro et viser l'objectif collision mortelle et grave sur tout le territoire. Considérer les usagers vulnérables comme prioritaires.
22.	Tanguay, Michel	Respect de la réglementation Affichage Transparence	Affichage plus visible des noms des rues et des limites de vitesse Meilleur respect des règles (faire respecter les limites de vitesse, notamment sur le boulevard Charest de la côte St-Sacrement au boulevard Langelier et ajouter un feu au boulevard de l'Entente; respecter la distance entre véhicules et les feux de circulation, circuler à droite, cellulaire au volant, comportement automobilistes, mais des cyclistes aussi).

			Souhaite plus de transparence de la part de la Ville
23.	Thibault, Jean	Vitesse Baisser la vitesse, non les limites de vitesse	Contrer l'image de la vitesse comme signe de puissance; il y a une minorité qui ne respectera jamais les lois Baisser les limites de vitesse ne règle pas le problème, mais fera en sorte d'augmenter le nombre des gens qui ne respectent pas les lois / Il faut viser de diminuer la vitesse par l'éducation, la sensibilisation, les messages publicitaires (comme on l'a fait avec la ceinture de sécurité; utiliser les enfants pour faire pression sur les parents).
#	Mémoires organismes	Thèmes abordés	Résumé des mémoires
24.	Accès transports viables	Vision Zéro Aménagement Vélo Vision piétons Sensibilisation	S'engager davantage dans la vision zéro : - Adopter la Vision zéro comme stratégie de sécurité routière par la Ville; - Se doter d'une définition plus précise de la Vision 2040 (objectif zéro décès et accident grave); - Des objectifs intermédiaires plus ambitieux; - Des indicateurs précis, exhaustifs et permanents et un suivi accessible en données ouvertes; - Des échanges pratiques avec d'autres villes engagées dans la Vision zéro; Replacer le design urbain au centre de la stratégie : - Par une approche systémique intégrée au guide de conception géométrique des rues; - Des aménagements pour marquer les transitions entre les types de routes; - Des modèles de rues sécuritaires axées sur la protection des usagers les plus vulnérables; - Une révision du c avec les usagers. Intensifier la mise en œuvre de la Vision des déplacements à vélo. Élaborer une Vision des déplacements piétons, incluant les micromobilités. Cibler la sensibilisation sur les comportements à risque plutôt qu'un groupe spécifique d'usagers à risque.
25.	CAPVISH	Mobilité réduite Piétons Virage à droite	Intégrer le projet pilote des Aides à la Mobilité Motorisée (AMM) du MTQ dans la Stratégie. Partager les pistes cyclables et les trottoirs avec les AMM. Augmenter la surveillance policière sur les pistes cyclables ou les routes secondaires.

			Adapter la phase piétonne des feux aux personnes utilisant un AMM et aux personnes en fauteuil roulant. Revoir les durées d'interdiction du virage à droite au feu rouge. Revoir la largeur et l'emplacement des espaces de stationnement réservés aux personnes handicapées et leur nombre lors d'événements spéciaux. Évaluer l'impact des projets, des politiques de transport, d'aménagement ou de la sécurité routière sur la sécurité et l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite. Réduire l'exposition au risque en réduisant le nombre des déplacements et les distances parcourues en automobile. Clarifier et harmoniser la signalisation et les signaux sonores pour les personnes handicapées. Mener une campagne de sensibilisation sur la présence des personnes à mobilité réduite. Rendre obligatoires les bateaux pavés et supprimer les abaissements semi-franchissables. Adapter l'éclairage urbain aux personnes handicapées.
26.	CIUSSS, Dufour, Marie-Ève	Sites accidentogènes Aménagement Dépendance à l'automobile Inégalités sociales Collaboration	Appliquer le principe de prudence du CSR dans le réaménagement des 140 sites accidentogènes et dans les mesures relatives à l'abaissement des limites de vitesse. Adopter une approche systémique en matière d'aménagement routier. Considérer l'ensemble de la population, par consultation notamment des usagers vulnérables en amont des décisions, afin de réduire les inégalités sociales et de santé associées à la sécurité routière. Mettre plus en évidence le lien entre la sécurité routière et la réduction de la dépendance à l'automobile, donc la réduction de l'exposition au risque. Apporter son expertise en participant à la Table de concertation à la mise en œuvre de la stratégie, à l'élaboration de la Vision des déplacements piétons, au suivi du soutien aux conseils de quartier et aux conseils d'établissement et à l'engagement citoyen.
27.	Comité des citoyens et des citoyennes du quartier Saint-Sauveur	Vision Zéro Vitesse Aménagement Vélo Accessibilité	Fixer un objectif plus ambitieux de réduction des collisions mortelles et graves sur le réseau municipal pour 2024. Fixer un objectif zéro décès et blessé grave à long terme. Augmenter les investissements pour les aménagements visant à réduire la vitesse pratiquée. Augmenter le budget pour l'élargissement et le désencombrement des trottoirs existants. Établir des priorités pour la construction de nouveaux trottoirs.

			Réduire la largeur de la chaussée aux traverses piétonnes et annoncer les traverses par des balises au centre de la chaussée. Augmenter le budget de mise en œuvre de la stratégie au niveau des Villes canadiennes qui ont adopté la Vision zéro. Retirer une voie de circulation tout le long de Marie-de-l'Incarnation. Aménager des parcours piétons conformes aux principes d'accessibilité universelle. Accélérer la réalisation de rues partagées. Bonifier l'approche des rues conviviales en intégrant le principe d'accessibilité universelle (ex. rue St-Ambroise). Aménager 10 axes cyclables quatre saisons dans le quartier Saint-Sauveur. Retirer 2 voies de circulation sur Charest entre Marie-de-l'Incarnation dans le cadre du projet de Trambus. Réduire la vitesse à 30 km/h dans toutes les rues résidentielles, incluant les collectrices secondaires. Marquer les transitions entre les artères et les rues locales. Appliquer strictement l'interdiction de stationner à moins de cinq mètres d'une intersection.
28.	Comité populaire Saint-Jean-Baptiste	Limite de vitesse Circulation de transit Consultation	Limiter la vitesse dans le Faubourg Saint-Jean-Baptiste à 30 km/h (pour toutes les rues à l'intérieur de René-Lévesque et de Honoré-Mercier, incluant Saint-Jean). Imposer la rue partagée dans le Faubourg. Ajouter des dos-d'âne, des zones refuges au lieu des trottoirs, des passages piétonniers rehaussés pour apaiser la circulation. Réduire l'éclairage urbain pour apaiser la vitesse. Verdir les rues. Consulter la population à l'étape de la conception des projets. Étudier la circulation de transit et l'atténuer. Prolonger le Corridor Père-Marquette sur la rue Saint-Jean.

29.	Commission scolaire des Découvreurs	Zones scolaires Signalisation Stationnement et déneigement	Une délimitation plus étendue des zones scolaires pour ralentir la circulation automobile Signalisation plus visible et plus dynamique pour les limites de vitesse, ainsi que pour les traverses, l'interdiction de tourner à droite aux feux de circulation devrait être instaurée systématiquement dans les zones scolaires, encourager les déplacements actifs Le stationnement et le déneigement : des véhicules stationnés ou des accumulations de neige peuvent nuire à la visibilité dans les zones scolaires. Brigadiers scolaires – offre sa collaboration à la ville pour évaluer et réviser l'offre de services.
30.	Conseil d'établissement École Sainte-Geneviève	Vitesse Signalisation	Constats recueillis lors d'une discussion ouverte sur la page Facebook (photos à l'appui) Agrandir la zone de réduction de vitesse et ajout de dos d'âne Ajout d'une zone débarcadère et d'une traverse piétonne, sécuriser l'intersection rue Adrien-Drolet et rue Cherbourg
31.	Conseil de quartier de la Cité-Universitaire	Aménagement Vélo Piétons	Remplacer l'axe d'intervention « être courtois » par « informer ». Allouer une part plus importante du budget au réaménagement des sites et des artères accidentogènes. Majorer le budget de communication pour permettre de véritables campagnes annuelles. Fournir aux conseils de quartier des outils de communication pour mener leurs projets de mobilisation. Entretenir les voies cyclables avant l'ouverture du réseau. Sécuriser en priorité les routes les plus achalandées par les cyclistes et « penser vélo » dans le projet de tramway. Identifier les rues de transit problématiques et mettre en œuvre des mesures pour le réduire. Augmenter la durée de la phase piétonne, notamment sur le trajet des Métrobus. Appliquer un marquage de la chaussée plus durable. Évaluer la possibilité de donner un rôle accru de surveillance aux agents de stationnement.
32.	Conseil de quartier de la Pointe-de-Sainte-Foy	Circulation de transit Piétons Cyclistes Sensibilisation	1. Ne pas augmenter la circulation de transit automobile (ex. prolongement de la rue Mendel). 2. Construire un trottoir dans les rues sans trottoir, ce qui réduira le risque pour les piétons, et favorisera le resserrement de l'espace visuel (ex. rue du Libraire, rue des Compagnons section sud, etc.). 3. Ne pas enlever de trottoir lors de la réfection de rue (ex. rue Laudance, etc.).

		Déneigement Surveillance	4. Conserver/augmenter la canopée qui, par son effet de resserrement de l'espace visuel, fait ralentir instinctivement les automobilistes. 5. Augmenter le réseau cyclable pour éviter que les cyclistes se promènent sur les trottoirs pour raison de sécurité (ex. section Quatre-Bourgeois entre Pie-XII et avenue des Compagnons, etc.). 6. Sensibiliser les automobilistes et sécuriser les passerelles piétonnières identifiées comme dangereuses : Quatre-Bourgeois en face de Place Naviles, chemin Sainte-Foy en face du sentier du parc du Campanile, Pie XII au niveau de la rue Plaisance, etc. 7. Planter des arbres de chaque côté au début de rues avec des avancées de trottoir, ce qui favorisera le resserrement de l'espace visuel. 8. Déneiger tous les trottoirs durant l'hiver (ex. avenue Valentin, etc.). 9. Déneiger les passerelles piétonnières durant l'hiver afin de favoriser les déplacements piétonniers et ainsi réduire les déplacements automobiles (ex. rue Bégon, etc.). 10. Augmenter la surveillance policière des automobilistes aux traverses piétonnières. 11. Réviser les temps programmés aux feux de piétons afin de permettre à ces derniers, peu importe leur condition physique ou leur âge, de traverser correctement et en toute sécurité. 12. Sensibiliser les automobilistes au fait que les cyclistes doivent respecter les mêmes feux de signalisation qu'eux, c'est-à-dire informer des pratiques qui peuvent entraîner des accidents (ex. : virage à droite sans vérification de la présence de cycliste).
33.	Conseil de quartier de Lairet	Apaisement de la circulation Réglementation Vitesse Réseau cyclable	Propositions d'amélioration dans le quartier - Mesures d'apaisement de la circulation (intersections surélevées, saillies de trottoir, terre-pleins diagonaux et axiaux, mini-giratoires) - Révision des limites de vitesse - Priorités d'aménagement de nouveaux trottoirs - Intégration de voies cyclables aux cheminements d'écoliers Adaptation de la réglementation - Interdiction de virage à droite au feu rouge pour les bicyclettes - Contresens cyclables dans les sens uniques Réduction de la vitesse et apaisement de la circulation - Réaménagement de la 18e Rue - Feu piétonnier à l'intersection du Colisée / des Saules Réduction des risques à la source - Développement du réseau cyclable; voies cyclables quatre saisons - Aménagement, entretien et déneigement de liens piétonniers (passage à niveau reliant les rues de la Concorde et Soumande, Accès à l'épicerie Le Frigo)

			Transformation de l'autoroute Laurentienne en boulevard urbain
34.	Conseil de quartier de Loretteville	Écoles, brigadiers Trottoirs Vélo Communication	Réévaluer les horaires des brigadiers scolaires. Prioriser la réalisation des recommandations proposées dans les plans de déplacement des écoles et encourager les écoles qui n'en ont pas de s'en doter d'un. Ajouter des trottoirs et améliorer le marquage des traverses dans les chemins d'écoliers. Aménager des saillies de trottoirs, à certains endroits, autour des écoles pour réduire la vitesse des automobilistes. Compléter les trottoirs interrompus. Réduire le temps d'attente des piétons aux intersections munies de feux piétons. Signaler une traverse piétonne mal identifiée sur la Rue Racine. Réduire la vitesse et le transit dans les rues du quartier. Améliorer la sécurité des cyclistes sur les rues de l'Hôpital et Monseigneur - Cooke. Sécuriser l'accès à vélo à l'école de Château-D'Eau. Contrôler le stationnement illégal sur les bandes cyclables du boulevard des Étudiants et le respect des feux sur le Corridor des Cheminots. Compléter la piste cyclable du boulevard Saint-Jacques au nord du boulevard Chauveau. Adapter la largeur des trottoirs, la durée des phases piétonnes et le déneigement aux aînées et aux personnes à mobilité réduite. Réduire le transit dans les rues du Vieux-Loretteville. Mener une campagne Facebook avec la Ville pour dynamiser le conseil de quartier. Avoir accès aux ressources de la Ville pour mener les campagnes de mobilisation.
35.	Conseil de quartier de Montcalm	Accessibilité Mobilité Consultation	Planifier les aménagements de transport en ayant comme préoccupation première l'accessibilité universelle et la mobilité des usagers vulnérables et afin d'augmenter la convivialité. Considérer le transport et la mobilité des personnes comme un service essentiel planifié conjointement avec l'aménagement du territoire. Utiliser l'art et l'urbanisme tactique pour augmenter la convivialité et la sécurité du quartier et son identité.

			Solliciter la participation publique de façon continue aux démarches décisionnelles de planification et d'aménagement du transport.
36.	Conseil de quartier de Saint-Émile	Sensibilisation	Sensibiliser de la population du quartier par des rencontres lors d'événements ou lors de campagne de sensibilisation sur des axes précis pour sécuriser les axes routiers principaux dans le quartier. Appliquer des normes adaptées au milieu du quartier. Investir dans les banlieues.
37.	Conseil de quartier de Saint-Jean-Baptiste	Réduction de la vitesse Endroits accidentogènes Transport actif et en commun	Réduction de la vitesse : adopter le Vision Zéro, restreindre à 30 km/h la vitesse dans le quartier Saint-Jean-Baptiste, au nord de René-Lévesque, depuis Salaberry jusqu'à Honoré-Mercier et sur la rue Saint-Jean. Endroits accidentogènes : analyse de plusieurs lieux accidentogènes du quartier; améliorations proposées (meilleure signalisation aux entrées du quartier, durée des feux, radar-photos, actions de sensibilisation et de conscientisation) Transport actif et en commun : appuie la réalisation du projet de réseau structurant pour la protection de l'environnement, l'amélioration de l'état de santé de la population, l'obtention de bénéfices substantiels sur le plan du développement social et économique
38.	Conseil de quartier de Saint-Louis	Implication des citoyens Configuration des rues pour diminuer la vitesse Modes de transport durables	Quartier sous pression : densification et convergence des déplacements en automobile Souligne plusieurs points positifs de la stratégie (financement accru, engagement, etc.) et propose quelques bonifications : 1. Diversifier les approches pour déterminer les secteurs à risque : - Prévoir un mécanisme continu impliquant les citoyens dans la détermination, la priorisation et le choix des solutions en regard des risques de sécurité routière dans leur quartier - Intégrer les accidents n'impliquant pas de véhicule routier, mais avec blessures aux usagers de la route que sont les piétons et les cyclistes 2. Favoriser et prioriser les caractéristiques physiques des rues - Investir en priorité dans les changements structuraux reliés à la configuration des rues pour sécuriser les déplacements piétons notamment en forçant la diminution de la vitesse des véhicules automobiles et en améliorant les aménagements physiques des passages piétons. 3. Favoriser les modes de transport durables (déplacements alternatifs et transport en commun - Investir, en plus des zones scolaires et des sites accidentogènes, dans des changements structuraux pour favoriser et inciter les déplacements sécuritaires à pied et à vélo, et ainsi, délaissier progressivement l'usage de l'automobile

			- Dans une vision de mobilité durable, prévoir un investissement additionnel ou un réaménagement des investissements pour corriger plus spécifiquement les problèmes de sécurité routière auxquels font face les secteurs comme le nôtre faisant l'objet d'une densification importante. - Maintenir et accroître si possible les investissements pour étendre et améliorer le réseau de pistes cyclables grâce à des pistes unidirectionnelles en site propre. Mise en œuvre dans le quartier : examiner, avec la participation des citoyens du quartier de Saint-Louis, les problématiques soulevées par ces derniers au cours des dernières années pour apporter, le cas échéant, les correctifs requis.
39.	Conseil de quartier de Saint-Sacrement	Vision Zéro Respect de la réglementation Zones scolaires Zones accidentogènes Usagers vulnérables	Inquiétude – trois accidents mortels impliquant des piétons depuis 2015; pour l'adoption de la Vision Zéro (Oslo a eu 0 accidents mortels en 2019) Ajout et révision de traverses piétonnes Zéro collision mortelle ou grave autour des écoles (parcours scolaires, réduction de la vitesse autour des écoles et horaire des brigadiers) Vision zéro : Traverses piétonnes, trottoirs, réduction de la vitesse, contrôle : respect du 30 km/h et des interdictions de virage à droite sur feu rouge Zones accidentogènes dans le quartier : 1. le Chemin Sainte-Foy, entre les avenues Ernest-Gagnon et Marguerite-Bourgeoys et ses intersections avec les avenues Holland et Eymard ; 2. L'intersection du boulevard René-Lévesque et de l'avenue Holland ; 3. L'avenue Calixa-Lavallée et son prolongement sur la côte de la Pente-Douce, à la sortie du stationnement de l'hôpital Saint-Sacrement, au nord du Chemin Sainte-Foy. Problématique du Chemin Sainte-Foy : cœur du quartier, plusieurs écoles, clinique, hôpitaux, lieux d'emploi; 3 accidents mortels depuis 2015; la circulation est devenue trop importante. La Ville doit intervenir pour rendre cette zone plus conviviale pour les usagers vulnérables.
40.	Conseil de quartier de Saint-Sauveur	Stratégies d'intervention adaptées par quartiers Mesures d'apaisement	Soutient la stratégie et invite la ville d'adapter ses interventions en fonction des réalités de chaque quartier Perception de la sécurité et expérience des usagers (la stratégie fait abstraction du qualitatif qui joue un rôle majeur dans l'expérience des usagers et leur utilisation du territoire; améliorer la convivialité des rues; équité et vulnérabilité (quartier offrant des conditions favorables à l'adoption de moyens de transport actifs et durables) Mesures d'apaisement de la circulation : boulevard Charest, rues Aqueduc, Saint-Vallier Ouest et Arago Ouest;

			Trottoirs encombrés dans les rues résidentielles, durée des feux pour piétons. Accorder une attention aux expériences de mobilité pour chacune des catégories d'usagers. Propose que l'ordre et la priorité d'intervention des axes soient revus comme suit : sécuriser, ralentir et être courtois
41.	Conseil de quartier de Sillery	Vitesse Courtoisie Zones scolaires	Ralentir : en faveur de cette proposition - Attention au respect des limites de 40 km/h sur les 6 rues collectrices nord-sud (avenues Jean-De-Quen, Charles-Huot, des Gouverneures, Maguire, Holland et Belvédère) - Mesures spécifiques pour les 5 côtes situées en milieu patrimonial (Ross, du Verger, à Gignac, de Sillery et Gilmour) - Surveillance policière accrue sur les grands axes de transit est/ouest Être courtois : en appui avec cet axe; révision de la signalisation et du marquage au sol des quatorze intersections prioritaires attendue Sécuriser les zones scolaires : appui aux conseils d'établissement des 5 écoles primaires pour sécuriser les chemins des écoliers. À l'école Saint-Michel, une attention devra être portée aux transporteurs scolaires, autobus ou taxis, dans les stationnements longeant la rue Sheppard et l'avenue du Chanoine-Morel.
42.	Conseil de quartier de Val-Bélair	Trottoirs Cyclistes Vitesse Sensibilisation	Compléter les trottoirs discontinus sur l'avenue Industrielle, la rue Mgr-Cooke et la route Sainte-Geneviève. Ajouter des liens cyclables sur la route Sainte-Geneviève entre sur l'avenue des Affaires entre la route de l'Aéroport et Pie-XI entre Pie-XI et le Corridor des Cheminots. Améliorer la visibilité du marquage aux traverses piétonnes. Ajouter des bollards et des bordures de caoutchouc le long des bandes cyclables. Encourager la dénonciation des conducteurs en excès de vitesse et dangereux. Ajouter des afficheurs de vitesse dans les rues résidentielles droites et larges et près des écoles. Sensibiliser les enfants, les adolescents, les aînés et les autres à la visibilité, la vitesse, les bons comportements, le civisme et le CSR. Diminuer la vitesse à 70 km/h sur Henri IV avant l'arrivée au Carrefour de la Bravoure, augmenter la phase piétonne, élargir le terre-plein central de l'autoroute et ajouter une commande de feu piéton dans le terre-plein.

43.	Conseil de quartier de Vanier	Sensibilisation Chemins d'écoliers Piétons Mobilité réduite	Que tout le monde soit sensibilisé pour devenir « ambassadeur de la sécurité routière » et de la courtoisie sur la route à Québec. Que la Ville traite en priorité les trois tronçons sites accidentogènes - boulevard Wilfrid-Hamel, rue Plante et rue Beaucage. Que la Ville traite dès 2020 les chemins d'écoliers des écoles Sans-Frontières et Notre-Dame-du-Canada. Que la Ville crée une Table de concertation tripartite Ville/conseils de quartier/directions d'écoles primaires et Commissions scolaires pour faire connaître annuellement les projets en cours, les bons coups et les points à améliorer, incluant les écoles secondaires pour 2025-2029. Que la Ville marque le sol des traverses piétonnes pour une durée de vie du marquage à long terme. Que les conseils de quartier soient consultés pour la typologie des rues où la limite de vitesse sera réduite. Que la Ville procède à l'ajout de nouveaux tronçons de trottoirs, prioritairement sur le boulevard Pierre-Bertrand. Que la Ville analyse le temps requis pour des personnes âgées et/ou à mobilité réduite pour traverser une intersection à 6 voies, ajuste les feux piétonniers et implante des îlots centraux sécurisés dans les terre-pleins. Que la Ville de Québec examine l'état de l'éclairage des rues à la noirceur durant la période estivale et apporte les changements appropriés. Que la Ville de Québec alloue un budget additionnel ou donne des services en régie interne pour aider les conseils de quartier dans la réalisation de leurs projets.
44.	Conseil de quartier de Vieux-Limoilou	Piétons	La sécurité routière et la cohabitation des modes de transport, une priorité pour les Limoulois et Limouloises, selon une consultation citoyenne menée en 2018-2019. Le respect du Code de la sécurité routière, une condition essentielle. La sécurité piétonne à l'avant-plan : - Mise à niveau et bonification des infrastructures existantes - Renforcement des corridors scolaires - Des mesures particulières pour les rues jugées problématiques du secteur Vieux-Limoilou – 18^e Rue, 3^e Avenue, 4^e Avenue - Des parcours piétons à faciliter dans certaines zones (par exemple : secteur Des Capucins et 1^e Rue)

			- Vers des déplacements piétons plus conviviaux Les ruelles : un enjeu de sécurité propre au quartier Vieux-Limoilou Vers des liens piétons renforcés entre quartiers centraux (Limoilou, Lairet, Maizerets, Vanier, Saint-Roch, Saint-Sauveur) Un réseau de déplacement actif toujours mieux structuré et encadré pour un sentiment de sécurité accru
45.	Conseil de quartier Des Châtelers	Piétons Cyclistes Zones scolaires Présence policière	École de La Chaumière : problématique de déplacement pour les piétons et cyclistes provenant du Boul. L'Ormière via la rue Blain École Notre-Dame-des-Neiges : problématique de déplacement sur le Boul. Castonguay École Saint-Claude : besoin d'un terre-plein central Polyvalente Neufchâtel : traverse piétonnière du Boul. L'Ormière/Chauveau Traverse Boul. de L'Ormière/rue Henry-Deyglun (Face SAQ) Utilisation des pistes cyclables par les piétons Présence policière au moins une à deux fois par année à chaque école primaire et secondaire et ce aux heures d'entrées/sorties Plusieurs questions concernant différents aspects traités par la stratégie de sécurité routière (pistes cyclables, parcours scolaires, projets pilotes, signalisation dynamique, feux de circulation, circulation autour des résidences pour personnes âgées, espace innovation Chauveau, implantation de bacs collectifs pour collecte des matières résiduelles, etc.)
46.	Conseil de quartier des Jésuites	Piétons (trottoirs, feux, marquage) Cyclistes	Augmenter le temps alloué à la traverse des piétons à l'intersection Henri-Bourassa/Louis-XIV, afin de le faire passer de 20 secondes à 30 secondes. Augmenter le temps alloué à la traverse des piétons à l'intersection Henri-Bourassa/de Nemours, afin de le faire passer de 25 secondes à 30 secondes et revoir l'aménagement de l'extrémité du terre-plein au centre de la chaussée. Ajouter un trottoir sur les avenues De Gaulle, Villa-Saint-Vincent et Mont-Saint-Michel. Ajouter un trottoir sur l'avenue de Gironde, côté sud, autour du parc-école (par cette école primaire Guillaume-Mathieu). Compléter le trottoir sur la 60^e Rue Est entre la 6^e Avenue Est et la 3^e Avenue.

			Entretien le sentier du parc de l'Oise durant l'hiver – utilisé par les enfants du pavillon du Rucher de l'école primaire des Deux-Moulins. Ajouter du marquage des voies de circulation claire sur les rues de Nemours, 76^e Rue et Louis XIV. Associer les conseils de quartier à la Table de concertation en sécurité routière. Donner suite aux recommandations de la Table de concertation vélo des conseils de quartier. Trouver une mesure de rechange au photo-radar, ce moyen ne pouvant plus, dans un avenir rapproché, relever d'une autorité municipale. Partager les objectifs de la Stratégie avec les municipalités de l'agglomération de Québec et de la région de la Capitale-Nationale. Prévoir des aménagements routiers qui tiennent compte de la présence de plus en plus de personnes âgées. Prévoir des sommes pour assurer l'entretien de sentiers et des trottoirs. Investir dans des moyens durables plutôt que dans des messages publicitaires. Réévaluer la décision de retirer du temps de brigadiers scolaires devant les écoles.
47.	Conseil de quartier du Cap-Rouge	Aménagement Signalisation Problématiques spécifiques	Boul. Chaudière : réaménagement plus convivial, déplacer la traverse piétonne en face de la SAQ, accès universel à Chaudière/Saint-Félix, feux arrêt et piste cyclable Chaudière/Blaise-Pascal (résolution CQCR-19-CA-45) Provencher : ajout traverses pour sécuritaire aux parcs de la Meule et Noire-Fontaine. Chasseur, côte de Cap-Rouge, Domaine : trottoir ou piste cyclable dangereux Chemin Sainte-Foy (haut de la côte)/Gaudias-Leclerc – entrée et sortie difficile Edward-Steveley : déneigement du trottoir Carougeois : ajout trottoir, interdire le stationnement vis-à-vis le sentier de ski de fond, éclairage, piste cyclable et trottoir autour du golf JC-Cantin/Des Bosquets : ajout arrêts et trottoirs Jean-Gauvin/entre Hêtrière et Promenade des Sœurs : réduire le nombre d'entrées Joseph-E-Bédard/Edward-Steveley : ajout arrêt Louis-Francoeur/chemin Saint-Louis : ajout trottoir Onésime-Voyer : Revoir la conception de la piste cyclable (montagne russe)

			Poterie: limiter son utilisation comme raccourci; intersection du Domaine dangereuse pour piétons et cyclistes.
48.	Conseil de quartier du Plateau	Aménagement Faire respecter le code de sécurité Collaboration	L'adoption d'une approche visant la création de rues complètes, inclusives et conviviales pour tous les âges La prise de mesures nécessaires pour faire respecter le code de la sécurité routière pour tous les usagers (automobilistes, cyclistes et piétons : respect des limites de vitesse, des feux de circulation, des panneaux d'arrêt, des traverses pour piétons, en faisant appliquer les articles 450 et 410 du Code de la sécurité routière, etc.) L'aménagement de passages piétonniers là où les piétons en ont besoin et permettre les traverses en diagonale Une définition claire de la courtoisie au volant Une flexibilité dans l'application du niveau de sécurité des différentes rues de nos quartiers Inventaire des endroits problématiques dans le quartier - La vitesse autorisée sur certains axes routiers principaux (réduction de vitesse à l'approche des passages piétonniers sur Chemin Sainte-Foy et sur le boulevard du Versant-Nord) - Chemin Sainte-Foy et boulevard du Versant-Nord (difficultés pour piétons et cyclistes) - L'accès au parc de l'îlot-McCartney et visibilité des cyclistes et des automobilistes sur le coin de l'avenue du Château - Le croisement de l'avenue du Brabant et de la rue Matthew-Thomas-Hunter - Le croisement de la route de la Suète et de la rue du Finistère - Croisement de la route de la Suète et de l'avenue d'Amours Collaboration souhaitée dans la mise en œuvre (participation des conseils de quartier à une éventuelle Table sur la sécurité routière)
49.	Conseil de quartier du Vieux-Québec	Vélo Piétons Cheminement scolaire Déneigement	Établir un plan d'action par quartier au tout début du déploiement de la Stratégie de sécurité routière. Analyser l'étude 2018 sur le confort et la sécurité des piétons et cyclistes dans le quartier et en extraire un plan d'action concret pour le quartier, notamment pour sécuriser plusieurs rues du Vieux-Québec. Ajouter des mesures d'apaisement de la circulation. Transformer certaines rues larges en Vélorues. Fermer ou limiter l'accès des rues du quartier aux besoins des riverains et à l'accès à des stationnements publics durant les fins de semaine. Ajouter des traverses piétonnes à l'intersection quai Saint-André/rue Saint-Pierre.

			Éliminer les voies de circulation double sur la rue Saint-Louis et Place d'Youville. Prévoir des cheminements scolaires à vélo pour l'École des Ursulines et le Collège François de Laval. Créer des axes prioritaires aux piétons très efficaces (exemple de Copenhague). Faire respecter les réglementations sur la circulation des véhicules lourds. Limiter les déplacements des autobus touristiques aux destinations intramuros plutôt que pour le transit ou les arrêts temporaires. Créer un réseau cyclable intramuros raccordé au réseau extramuros. Améliorer le déneigement des trottoirs. Ajouter des normes de cheminement des cyclistes dans les stationnements munis de supports à vélo.
50.	Conseil d'établissement de l'école Saint-Michel, Sillery	Aménagement Signalisation	Les traverses de rue sur la rue Sheppard (ajout d'arrêts ou aménagement d'une vraie traverse). Ajout d'un panneau indicateur de la vitesse de 30 km/h ou autres mesures d'atténuation de la vitesse sur Sheppard pour indiquer la présence d'un corridor scolaire. Sécuriser la "fausse piste cyclable" (trop étroite, faux sentiment de sécurité; ajouter une séparation physique) et ajuster la largeur des trottoirs sur Sheppard. La traverse pour écoliers située à l'intersection Chanoine-Morel/Dina-Bélanger pas respectée (améliorer la visibilité de la signalisation, radar mobile et présence policière). Ne plus permettre le virage à droite sur feu rouge à l'intersection Chanoine-Morel et Sheppard à partir de 16 h 00.
51.	CRE Capitale nationale	Vision Zéro Aménagement	Commentaires pour bonifier la Vision Zéro; engagement nécessaire de la Ville pour améliorer la sécurité. Aménagement urbain : importance d'y investir pour réduire la vitesse, la réduction de la limite permise n'est pas suffisante (contraindre et encourager par le design urbain; urbanisme tactique, les rues complètes et autres approches).
52.	École Boudreau	Traverse piétonne	Traverse piétonne problématique rue Beaucage / avenue Rousseau; manque de traverse sécuritaire pour se rendre à cette école. École aux adultes, mais deux classes accueillant des clientèles vulnérables.
53.	École primaire Fernand-Seguin	Sécurité-école Brigadier	Mener une campagne de sensibilisation destinée aux automobilistes et aux cyclistes, ciblant la sécurité des enfants.

		Stationnement Déneigement Vitesse	Assigner d'un brigadier pour traverser le chemin Sainte-Foy au passage piétonnier de la rue De Villers aux mêmes heures que le brigadier à l'angle de chemin Sainte-Foy et l'avenue Moreau. Ajouter des feux de circulation avec passage piétonnier à l'intersection du chemin Sainte-Foy et de la rue De Villers. Assigner un brigadier au passage piétonnier de la rue Privat et de la rue Moreau. Définir une zone de sécurité aux alentours du passage piétonnier, à l'intersection de la rue Biencourt et du Carré de Bon Accueil, afin d'empêcher l'arrêt des voitures dans une zone de 3 mètres avant et 3 mètres après le passage piétonnier. Modifier les permissions de stationnement sur la rue Biencourt aux heures de début et de fin des classes, limitant à 10 minutes le temps de stationnement entre 8h et 9h et entre 15h30 et 17h. Déneiger les trottoirs en priorité sur la rue Biencourt. Ajouter des bornes de ralentissement au printemps et à l'automne au passage piétonnier de la rue Biencourt et du Carré de Bon-Accueil. Élargir la zone de 30 km/h (qui, pour le moment, ne se limite qu'à la façade de l'école) de l'avenue Chèvremont à la rue Moreau. Instaurer un affichage pour annoncer la présence d'un corridor scolaire sur la superficie des chemins d'écoliers aux alentours de l'école. Assigner ponctuellement un policier/d'une patrouille autour de l'école, aux heures de début et fin des classes, afin de limiter les comportements dangereux aux abords de l'école. La présence d'un policier civil pour observer l'amélioration de la situation et continuer à sensibiliser la population à la sécurité routière.
54.	Piétons Québec	Piétons	Remplacer l'approche par points noirs par une approche systémique visant à sécuriser l'ensemble du réseau routier. Identifier les facteurs aggravants les conséquences d'une collision et mettre en place des actions visant à y remédier sur l'ensemble des sites similaires. Établir des cibles chiffrées en termes de corridors et d'intersections sécurisés annuellement. Agir sur la configuration des rues afin de contrôler la vitesse pratiquée. Établir des cibles de réduction des vitesses pratiquées pour chacune des catégories de rues et développer une méthode de collecte de données pour en suivre l'évolution.

			Intégrer les notions découlant de l'approche Rues conviviales lors de la révision du Guide de conception géométrique des rues afin d'assurer le respect des limites de vitesse par l'aménagement. Réduire la vitesse autorisée sur les artères et collectrices à 40 km/h et adapter leur aménagement en cohérence avec cette limite. Développer un plan d'intervention pour les artères et collectrices afin de viser une réduction des vitesses pratiquées et de diminuer l'exposition des usagers vulnérables au risque routier. Modifier la conception des rues locales afin de viser le respect de la limite de vitesse à 30 km/h. Évaluer l'impact de l'ajout de mesures de modération de la circulation sur la vitesse pratiquée dans les secteurs résidentiels à l'aide de projets pilotes et implanter les mesures les plus efficaces à d'autres secteurs similaires. Augmenter les opérations policières et orienter celles-ci vers les infractions les plus susceptibles de causer des blessures graves. Interdire la circulation de transit pour les véhicules lourds dans toutes les rues locales et matérialiser l'interdiction à l'aide d'aménagements physiques. Régler les feux de circulation et aménager de petits terre-pleins centraux afin de réduire le risque de collision lors du virage à gauche. Installer dans les plus courts délais des feux pour piétons avec décompte numérique à toutes les intersections situées le long des corridors de camionnage. Reculer les lignes d'arrêt le long des corridors de camionnage.
55.	Regroupement des organismes de personnes handicapées _ ROP03	Mobilité réduite Consultation	Impliquer systématiquement des représentants de personnes handicapées dans la mise en œuvre de la stratégie et dans chaque projet pilote et innovation touchant à la sécurité routière. Former les ressources chargées de mettre en œuvre la stratégie aux besoins des personnes handicapées. Éliminer les entraves à la chaîne de déplacements notamment durant des travaux publics et les opérations de déneigement. Améliorer la cohabitation avec les nouveaux modes de transport électriques comme les trottinettes. Augmenter le nombre de feux piétons, le temps de la phase piétonne, le nombre de feux sonores et de dalles podotactiles. Poursuivre et intensifier le développement du transport adapté.

			Publiciser et surveiller l'accès aux espaces de stationnement réservés aux personnes handicapées avec vignette. Poursuivre les réflexions avant d'implanter des carrefours giratoires où des piétons circulent, et documenter les effets sur les déplacements des personnes handicapées une fois implantés. Demander systématiquement de renseigner les effets sur les déplacements des personnes handicapées dans tout projet auquel la Ville est associée et dans tout projet que la Ville appuie.
56.	Table de concertation vélo des conseils de quartier	Vélo	Besoin d'infrastructures sécuritaires : ajouter des pistes cyclables en site propre au réseau cyclable actuel et projeté. Micro-mobilité : faire une ville stratégique des autres villes et prévoir augmenter la largeur des pistes cyclables pour accommoder tous les usagers. Inclure les trajets à vélo sécuritaires autour des écoles primaires et secondaires. Mener une campagne de sensibilisation à la visibilité des cyclistes le soir. Visibilité dans les véhicules lourds : s'inspirer de la réglementation de Londres pour éliminer progressivement les fardiers du centre-ville et considérer l'ajout de protections latérales aux camions. Rapport d'accident léger et emportierage : établir une procédure claire pour l'établissement d'un rapport de police dans le cas d'accident impliquant cycliste et véhicule automobile immobilisé. Entraves à la circulation : exiger des protections et des détours pour les cyclistes durant les occupations de la route pour des travaux. Normes de stationnements : inclure des normes d'accès aux stationnements des cyclistes. Perméabilité de la trame urbaine : identifier les zones où les cyclistes ont tendance à adopter des comportements illégaux pour pallier le manque d'option de circulation sécuritaire. Participation à la Table de concertation en sécurité routière : siéger à cette Table.
57.	Vélo Québec	Vélo	Exprimer pleinement le lien entre la stratégie et la Vision zéro. Intégrer plus systématiquement la Vision des déplacements vélo à la Stratégie de sécurité routière. Lier la Stratégie de sécurité routière à l'importance du transfert modal de l'auto solo vers les transports collectifs et actifs. Compléter les actions prévues pour rendre les trajets scolaires plus sécuritaires par l'adhésion de la Ville de Québec à la démarche Cycliste averti. Donner un signal fort, non seulement pour sécuriser les déplacements à pied et à vélo, mais pour encourager ces modes et augmenter leur part dans les déplacements.

#	Interventions verbales	Thèmes abordés	Résumé des interventions
1.	Paul LaRoche	Trottoirs, piétons Cyclistes	Problématique de trottoirs quartier Saint-Jean Baptiste (rue Sainte-Claire) Manque de passage pour piétons entre les intersections Endroits problématiques pour cyclistes : 1 ^{re} Avenue (difficile de traverser); intersection boulevard Henri-Bourassa / rue de Nemours)
2.	Michael Gosselin	Vision Zéro Circulation centre-ville	Résident de Limoilou Déplore le fait que la stratégie s'inspire seulement de la Vision Zéro, sans y adhérer complètement. Ne pas viser juste la fluidité. Problématique de la présence d'autoroutes et de camions au centre-ville.
3.	Catherine Lefrançois	Circulation de transit dans Saint-Roch	Le quartier est un lieu de passage; circulation de transit dans les rues résidentielles. Configuration des rues : étroites, trottoirs encombrés, portes qui ouvrent sur le trottoir. Circulation des enfants en dehors des corridors et des heures scolaires. Problème de vitesse sur la rue Dorchester. Réduire la vitesse à 30 km/h dans le quartier Saint-Roch. Ajouter des mesures d'aménagement physique comme les dos d'âne, particulièrement en basse-ville (pas assez présentes dans la Stratégie). Comportement des automobilistes à changer (sanctionner les infractions à chaque fois, l'appel à la courtoisie et les mesures de sensibilisation ne sont pas suffisants).
4.	Louise Montreuil	Rue Bérrouard	Contre les aménagements proposés par le projet pilote, car ils constituent des entraves d'accès à la propriété; les bollards et les panneaux constituent une perte de la jouissance des lieux et de la valeur de leurs propriétés. Considère qu'il s'agit d'une solution inefficace et peu sécuritaire qui ne permet pas d'atteindre la cible visée : les piétons marchent sur leurs terrains pour éviter ces aménagements; danger pour les autos qui arrivent en sens inverse et qui font un détour par la rue Simon-Routhier. Demande d'une rencontre d'information comme annoncé.

			Crainte que si la Stratégie est adoptée, il serait trop tard pour faire des changements.
5.	Carl Hudon	Rue Bérrouard Voies réservées	Les mesures implantées lors du projet pilote constituent des entraves à l'accès des résidants à leur propriété, car les manœuvres sont plus difficiles pour éviter les bollards. Ces aménagements sont considérés dangereux, les effets positifs escomptés sont moindres que ceux négatifs. Ceux qui se sont plaints du problème de vitesse n'ont pas eu d'entraves devant leur propriété. Demande de surveillance radar (il en a vu 2 opérations dans 9 ans). Propose également davantage d'interventions pour faire respecter les voies réservées (moins respectées qu'auparavant). Vitesse dans le secteur Saint-Yves.
6.	Michel Guertin	Rue Bérrouard	D'accord avec les deux interventions précédentes. Ajoute que le problème de vitesse est revenu. Propose l'ajoute de dos d'âne au lieu des îlots centraux, car les piétons entrent dans les entrées privées pour ne pas se faire frapper. Les aménagements proposés rendent difficile d'accès pour les roulottes.
7.	Jean-Daniel Drapeau-Mc Nicoll	Rue Bérrouard	Propose l'ajout de dos d'âne pour ralentir la vitesse pratiquée (configuration possible pour permettre la circulation de camions et véhicules d'urgence sans danger). Problème de circulation de motoneiges et de motocross dans les rues publiques dans le nord de Beauport pour se rendre au terrain d'Hydro-Québec (sablonnière). Ajout de clôtures pour barrer l'accès. Trouver des solutions technologiques pour faire respecter la vitesse et du code de la sécurité routière (ex.: caméras sur les autobus scolaires). Sécuriser la circulation des piétons aux passages à niveau.
8.	Pierre Blais	Piétons Répression	La Ville devrait faire plus pour les faire respecter. Plus de radars-photos. Utiliser la stratégie de la carotte et du bâton (indiquer les amendes et la priorité aux piétons). Traverse pour piétons sur l'avenue Holland en face de la Y des femmes devrait être aménagée au coin de la rue Barrin.

9.	Michel Meunier	Formation sur les angles morts / véhicules lourds	Plus de sensibilisation des piétons aux danger des angles morts pour les véhicules lourds (manque de visibilité 3 pieds en avant du véhicule, équivalent d'une petite voiture). Plusieurs accidents causés par le comportement humain en lien avec les angles morts. Développer une formation en ligne sur le site de la Ville de Québec et la présenter dans le milieu scolaire et aux personnes âgées.
10.	Nancy Gilbert	Sensibilisation	Information concernant l'organisme Solidarité familles et sécurité routière et ses actions de sensibilisation déployées depuis 11 ans. Depuis 2 ans l'organisme agit sur tout le territoire de la ville.
11.	Patricia Angers	Accessibilité universelle	Importance de tenir compte du guide d'accessibilité universelle (coauteure du guide; offre sa collaboration). Problématique d'accessibilité en zone des travaux (risque de désorientation) Annoncer les entraves dès l'intersection pour éviter que ces personnes restent bloquées ou fassent des détours.