

Vision de la mobilité active

Rapport de la consultation préalable à l'élaboration de cette vision



Table des matières

1	Démarche de consultation	2
1.1	Mandat et objectif.....	2
1.2	Consultation publique	2
1.3	Rapport de consultation	4
2	En résumé	5
3	Groupes de discussion	7
3.1	Acteurs sociocommunautaires	8
3.2	Acteurs économiques et institutions	9
3.3	Acteurs des loisirs.....	9
3.4	Acteurs de l'aménagement du territoire et de l'environnement	10
4	Synthèse de la consultation en ligne	12
4.1	Forum « piéton » (44 commentaires)	12
4.2	Forum « vélo utilitaire » (82 commentaires)	21
4.3	Forum « vélo récréatif est sportif » (33 commentaires).....	34
4.4	Forum « intermodalité » (19 commentaires).....	39
5	Boîte à idées (275 contributions) et cartes interactives (4 053 commentaires).....	42
5.1	Boîte à idées (275 contributions : 155 idées et 120 commentaires)	42
5.2	Carte interactive (4 053 commentaires)	49
6	Auditions publiques (résumé des mémoires).....	50

1 Démarche de consultation

1.1 MANDAT ET OBJECTIF

La Ville souhaite élaborer une Vision de la mobilité active afin de proposer une planification intégrée des déplacements pour les piétons et les cyclistes, dans une perspective intermodale. La mobilité active suppose une forme de déplacement effectué principalement grâce à l'énergie humaine et à un effort physique de la personne qui se déplace. Il s'agit principalement de la marche et du vélo, qui permettent des déplacements de courte et de moyenne distance, tout en étant une composante du système de transport en fournissant l'accès et l'intermodalité avec d'autres modes de déplacement, dont le transport en commun. Trois dimensions de la mobilité active ont été prises en compte dans cette démarche : la place des piétons, l'usage du vélo et l'intermodalité avec le transport en commun.

Afin que cette Vision réponde aux besoins et aux attentes des citoyens, le Service de la planification de l'aménagement et de l'environnement a sollicité la collaboration du Service de l'interaction citoyenne pour mettre en place une démarche participative préalable à l'élaboration de cette Vision.

Lors de sa séance du 28 octobre 2020, le comité exécutif a autorisé le lancement de la démarche de participation publique sur la Vision de la mobilité active et a mandaté madame la conseillère Marie-Josée Savard, vice-présidente du comité exécutif, responsable de l'aménagement du territoire, de l'urbanisme et du patrimoine pour tenir les activités de participation publique prévues dans le cadre de l'élaboration de cette vision (résolution CE-2020-1876).

L'objectif de cette consultation publique préalable était de connaître les besoins et préoccupations des citoyens et des organismes afin de compléter les enjeux et le portrait du territoire et de définir des orientations préliminaires pour le projet de vision.

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 28 octobre 2020 au 31 mars 2021.

Elle prévoyait plusieurs mesures de participation complémentaires en termes d'information, de participation active, de consultation et de rétroaction. Différents moyens ont été utilisés pour permettre aux citoyens et organismes de s'informer et de s'exprimer. Dans le contexte de la crise sanitaire liée à la COVID-19, les activités de participation publique ont été tenues à distance par des outils de visioconférence et par une consultation en ligne sur la plateforme Web de participation citoyenne de la Ville.

1.2.1 Objectifs de la démarche de participation

- Connaître les besoins et les préoccupations des citoyens et des organismes afin de compléter les enjeux et le portrait du territoire;
- Recueillir les idées des citoyens et des organismes sur trois dimensions de la mobilité active que sont la place des piétons, l'usage du vélo et l'intermodalité avec le transport en commun afin de définir des orientations préliminaires et un projet de vision.
- Impliquer les conseils de quartier et les autres organismes concernés par le sujet dans la définition des orientations préliminaires du projet de vision.

1.2.2 Moyens et étapes de consultation

I. Annonce de la consultation publique : 28 octobre 2020

II. Consultation en ligne : du 28 octobre au 23 décembre 2020

- **Forum de discussion** (échanges sur les 3 piliers de la Vision de la mobilité active : piéton, vélo, intermodalité)
- **Boîte à idées** (pour partager des idées ou des expériences inspirantes et innovantes d'ici et d'ailleurs)
- **Questionnaire en ligne**

III. Groupes de discussion avec des organismes : janvier 2021

IV. Consultation sur la carte interactive : du 18 janvier au 31 mars 2021

V. Dépôt de mémoires : du 18 janvier au 31 mars 2021

Les commentaires, idées, mémoires et contributions sur la carte interactive peuvent toujours être consultés sur la plateforme Web de participation citoyenne de la Ville :

<https://participationcitoyenne.ville.quebec.qc.ca/mobilite-active>

Accueil » Vision de la mobilité active

Vision de la mobilité active

La Ville a tenu une vaste consultation publique en vue de l'adoption de sa Vision de la mobilité active en 2022. Du 18 janvier au 31 mars 2021, les citoyens ont été invités à participer en grand nombre et à rêver avec nous ce projet.

Le forum de discussion, la boîte à idées et la consultation sur les cartes interactives sont maintenant fermés, mais vous pouvez toujours consulter les commentaires des participants.

MOBILITÉ ACTIVE

Par « mobilité active », on entend la marche, le jogging, le patin à roues alignées, les fauteuils roulants, le vélo et tout autre. [Poursuivre la lecture](#)

Grandes étapes

- ✓ **Annonce de la démarche consultative**
28 octobre 2020
- ✓ **Consultation publique en ligne**
Du 28 octobre au 23 décembre 2020
- ✓ **Groupes de discussion (sur invitation)**
Janvier 2021
- ✓ **Consultation sur la carte interactive et auprès des conseils de quartier et d'autres organismes**
Du 18 janvier au 31 mars 2021
- **Dépôt du projet de Vision de la mobilité active**
Été 2021

FIL D'ACTUA... **CARTES (3)** **MÉMOIRE** **BOÎTE À IDÉES** **FORUM**

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 de la Vision de la mobilité active.

Le rapport de consultation est déposé au comité exécutif de la Ville de Québec pour prise d'acte lors de l'adoption du projet de Vision de la mobilité active.

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. Consultation en ligne 	4 000 visiteurs	1 220 intervenants	1700 commentaires et votes
- Forum de discussion - Piétons - Vélo utilitaire - Vélo récréatif - Vélo sportif - Intermodalité - Boîte à idées - Questionnaire	764 visiteurs 153 153 93 41 58 370 visiteurs	191 contributeurs 27 33 29 2 11 136 contributeurs 1814 répondants	1243 contributions et votes 44 commentaires et 163 votes 82 commentaires et 252 votes 31 commentaires et 79 votes 2 commentaires et 2 votes 19 commentaires et 21 votes 275 contributions (155 idées et 120 commentaires) 540 votes
3. Groupe de discussion 	46 participants	46 intervenants	38 organismes représentés
4. Carte interactive 	3 800 visiteurs	1 251 contributeurs	4 053 commentaires
- Piéton - Vélo - Intermodalité	2 700 visiteurs 1 300 visiteurs 170 visiteurs	838 contributeurs 392 contributeurs 20 contributeurs	2694 commentaires 1329 commentaires 30 commentaires
5. Dépôt de mémoires 	43 mémoires	43 mémoires	
- Citoyens - Organismes	11 mémoires 32 mémoires	11 mémoires 32 mémoires	

- De façon générale, les participants **saluent l'initiative de la Ville** d'adopter une Vision de la mobilité active qui a comme objectif proposer une planification intégrée des déplacements pour les piétons et les cyclistes, dans une perspective intermodale.

- Plusieurs citoyens et organismes apprécient le fait d’avoir la possibilité d’**exprimer leurs besoins** et leurs idées avant même que la vision soit élaborée et 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 les **usagers plus vulnérables** (piétons et cyclistes).



3 Groupes de discussion

Quatre groupes de discussion avec des organismes des milieux sociocommunautaire, économique et de l'aménagement ont été tenus afin de recueillir les attentes, les besoins d'aménagement et les axes de développement prioritaires. Au total 46 participants provenant de 38 organismes y ont participé.

Ces groupes de discussion ont eu lieu en mode virtuel par des outils de communication à distance :

- Groupe de discussion avec les acteurs sociocommunautaires (représentants d'organismes sociocommunautaires, milieu scolaire, immigration, familles, aînés, mobilité réduite, etc.) : 11 janvier 2021, 13 h 30
- Groupe acteurs économiques et institutions (promoteurs, commerçants, entreprises, etc.) : 12 janvier 2021, 9 h 30
- Groupe de discussion avec les acteurs des loisirs : 14 janvier 2021, 19 h
- Groupe de discussion avec les acteurs de l'aménagement du territoire et de l'environnement : 15 janvier 2021, 9 h 30



Tableau récapitulatif

Commentaires les plus fréquents	Atelier 1	Atelier 2	Atelier 3	Atelier 4	Axes touchés
Bonifier l'éclairage	X	X	X		 
Améliorer le déneigement	X	X	X	X	  
Ajouter des points d'eau et toilettes	X		X		  
Améliorer l'accès aux destinations dans les quartiers	X	X	X	X	  
Désenclaver les quartiers	X	X			  
Améliorer le respect du code de la sécurité routière	X		X	X	 
Ajouter des rues piétonnes et partagées			X	X	 
Améliorer la gestion des feux de circulation pour les piétons et les cyclistes	X	X			 
Améliorer les communications sur les réseaux actifs	X	X	X	X	  
Améliorer les traverses piétonnes	X	X	X		
Améliorer la gestion des nouvelles mobilités		X	X		 
Faire connaître les bonnes pratiques de cohabitation sur les pistes cyclables	X		X		 
Prévoir des détours sécuritaires lors des chantiers	X			X	 

3.1 ACTEURS SOCIOCOMMUNAUTAIRES

- Table des aînés de la Capitale-Nationale
- Regroupement des handicapés visuels de la Capitale-Nationale
- Comité populaire de Saint-Jean-Baptiste
- Regroupement des groupes de femmes de la Capitale-Nationale
- Association régionale de loisir pour personnes handicapées de la (ARLPH) Capitale-Nationale
- Comité citoyen du quartier Vieux-Québec
- Adaptavie
- Comité citoyen du quartier Saint-Sauveur
- Commun'action 0-5 ans

Principales préoccupations :

- Davantage d'éléments favorisant le confort : banc, toilette, points d'eau, verdissement, éclairage.
- Améliorations dans la conception : largeur des trottoirs, accès aux parcs, aux emplois et aux commerces de proximité, continuité des réseaux, désenclavement des quartiers, mesures d'apaisement de la circulation, voir la rue comme un milieu de vie, traverses piétonnes, lien haute-ville/basse-ville, respect de l'interdiction de stationnement de 5 mètres aux intersections, durée des phases exclusives aux intersections.
- Améliorations dans les communications : avis de chantier et mieux prévoir les détours piétons/vélo, connectivité numérique pas accessible à tous, respect du code de la sécurité routière, éducation et sensibilisation pour les nouvelles mobilités et la cohabitation.
- Amélioration du déneigement des trottoirs en particulier (surtout dans les quartiers centraux).

- Innovations : subvention à l'achat de crampons, aménager pour tous les âges, sas vélo, plus de synergie entre les services de la Ville.
- Besoins liés aux différents citoyens : considérer les besoins différenciés homme-femme en matière de transport, offrir des consultations les plus inclusives possible (web, lieu physique, etc.)

3.2 ACTEURS ÉCONOMIQUES ET INSTITUTIONS

- Université Laval
- Cégep Sainte-Foy
- Ambioner
- Gouvernement du Québec
- CHU de Québec
- Jeune chambre de commerces de Québec
- Regroupement des SDC
- BD Diagnostic
- Institut du développement urbain du Québec

Principales préoccupations :

- Enjeux : **Entretien** des pistes, **cohabitation difficile** entre tous les types d'usagers et particulièrement les chiens, **positionnement des bollards** à certains endroits par rapport aux **grilles d'égouts**, non-respect du **code de la sécurité routière**, gestion des **nouvelles mobilités**.
- Améliorations en infrastructures : vélo en libre-service, **désenclavement** de secteurs, être en lien avec les grandes institutions et grands employeurs pour mieux travailler les **accès** aux sites, **éclairage**, **déneigement**, **sécurité**, améliorer la gestion des **intersections**, améliorer la mobilité durable dans les **quartiers résidentiels** (télétravail et entreprise en santé: encourager la marche et le vélo pour les autres déplacements que le domicile-travail), **traverses piétonnes** sur les rues commerçantes.
- Rôle de l'organisation : travailler sur la perception que la présence de **stationnement** n'égale pas l'accessibilité, utiliser la mobilité durable comme **levier d'attractivité** de main-d'œuvre, **santé** et **mieux-être** en entreprise, travailler les **conventions collectives** pour favoriser la mobilité, profiter d'un **déménagement** pour favoriser le changement d'habitude en transport, favoriser le **marketing social** pour la mobilité durable, améliorer la **perception des distance** (en 15 minutes de vélo, tu vas loin!), programme d'**essai au transport en commun**, faire **connaître** aux employés les **options** en mobilité durable.

3.3 ACTEURS DES LOISIRS

- Club Cyclohorizon
- Bécane de Beauport
- Les C.U.T.E.S (course)
- ARLPHQ
- Société de la rivière Saint-Charles
- Motivaction Jeunesse

Principales préoccupations :

- Améliorations demandées : **pavage** des **accotements** pour améliorer la pratique du vélo sportif vers les routes en périphérie, faire connaître les **bonnes pratiques de cohabitation**, prolongement de la **saison cyclable** ou faire du **marquage permanent**, plus de **sas** vélo, **déneigement** du réseau (pas juste au centre-ville) ou **damage, éclairage**, améliorer les **traverses piétonnes, point d'eau, toilette, espace de repos** répertorié pour se réchauffer (cafés, bibliothèques etc., acceptant les coureurs, piétons et cyclistes), plus de **communications** pour faire connaître ces lieux, **signalisation, éducation** des automobilistes par rapport aux piétons et aux vélos, plus de **rues piétonnes et conviviales**, profiter de la **vague de popularité** des modes actifs durant la pandémie, développer le **fatbike** et le **vélo de montagne** et l'**accès des sites à vélo**.
- Appuis de la Ville demandés : **incitatifs** à la construction incluant des éléments de mobilité durable, être en **mode solutions** lorsque les normes empêchent l'implantation d'une mesure de sécurité, **maillage** entre les entreprises pour le covoiturage, le partage d'infrastructures (particulièrement pour les PMES), agir **en amont** (incitatif financier, réglementaire ou administratif), **aller présenter** les Visions liées au transport en entreprise ou dans les grandes institutions, **sensibiliser les hautes directions** à la mobilité durable, créer un **réseau d'entreprises** intéressées par la mobilité durable, **sensibiliser** les citoyens, diffuser les droits des **nouvelles mobilités**, travailler sur l'**expérience client** en matière de mobilité active.
- Innovations : The Snake et autres exemples internationaux de **ponts cyclables**, **changer le paradigme** et donner **plus de place** aux piétons et aux cyclistes, rendre les **réseaux cyclables et piétonniers invitants**, REV Montréal, créer un **vélo-boulevard nord-sud** et un **est-ouest en basse-ville**, organiser une **Ciclovía**, développer un réseau blanc de **ski de fond**.

3.4 ACTEURS DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET DE L'ENVIRONNEMENT

- Trajectoire Québec
- Accès transports viables
- Piétons Québec
- Mobili-T
- Coop Roue Libre
- Vélo Québec
- Réseau de transport de la Capitale
- Ça marche Doc
- Table de concertation vélo
- Ministère des Transport du Québec
- Vivre en ville
- Vélo-Centrix

Principales préoccupations :

- Améliorations demandées : **norme minimale** de stationnement à vélo, **exemplarité** de la Ville, **rues conviviales**, **verdissement** (lutte à la canicule, confort pour tous les types de personnes), **accès aux parcs** et espaces verts en transport actif à améliorer, mieux prévoir les **détours piétons et cyclables lors des chantiers**, **déneigement** des trottoirs et des liens cyclables, **signalisation** des parcours vélo, augmenter le **budget** associé au développement du vélo et de la marche, **plan d'action précis et opérationnel**, travailler sur l'**ensemble des facteurs** impactant le choix d'un mode de transport et pas seulement sur les infrastructures, **guide de conception** routière à revoir en priorisant les besoins des piétons et des cyclistes, plus de **rues partagées**, encourager le **lien vélo-bus** : alignement des tarifs de transport en commun et de vélo en libre-service, supports à vélo aux arrêts de transport en commun, etc., garder les **supports à vélo en place l'hiver**, changer le **discours public** pour encourager les modes actifs, encourager le **respect du code** de la sécurité routière, offrir des **axes protégés 4 saisons** nord-sud et est-ouest, se doter d'**équipements de déneigement** adaptés aux liens cyclables et trottoirs.
- Lien à l'aménagement du territoire : Importance de la **proximité des services**, de la **compacité** et de la **densité**, des liens **directs**, de **liens avec le transport en commun** et le renforcement des **centralités**, intégrer les principes dès la **création d'un quartier ou d'un projet immobilier**, pas uniquement dans les projets de requalification, un bon plan de transport actif est un bon plan d'urbanisme.
- Innovations : **communiquer par l'exemple** (policier à vélo, inspecteur à vélo, etc.), **plan de gestion des déplacements en entreprise**, REV Montréal, **subvention** pour le vélo cargo et les ateliers de **formations cyclistes**, programme de **soutien à la propriété** encourageant les transports durables, **écotaxation et écofiscalité**, encourager les transports actifs pour les **déplacements utilitaires quotidiens** dans le cadre de la croissance du télétravail (pour aller à l'épicerie, aux loisirs, etc.), **parc d'éducation au vélo pour les enfants**, **urbanisme tactique**.



4 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.

4.1 FORUM « PIÉTON » (44 commentaires)

Dans une perspective de mobilité active, la **marche utilitaire** consiste à effectuer un **déplacement** entre différents lieux pour se rendre au travail, à l'école, à un commerce de proximité, à ses activités, etc.

Questions pour lancer la discussion :

- Le fait de faciliter les déplacements non motorisés comme la marche permettrait-il d'améliorer la qualité de vie des citoyens dans tous les quartiers de la ville?
- Comment l'aménagement urbain peut-il contribuer à favoriser les déplacements piétons pour aller au travail, à l'école, à un commerce de proximité, à ses activités, etc.?

L'analyse du thème « Piéton » fait ressortir 7 sujets. Pour les besoins de l'analyse, un commentaire enregistré peut être subdivisé en deux ou plusieurs commentaires dont chacun est affecté à un sujet. C'est pourquoi la somme des commentaires affectés aux 7 sujets donne un nombre de commentaires supérieur à 44.

Les 7 sujets sont présentés ci-après dans l'ordre décroissant du nombre de commentaires qui leur sont affectés :

Thèmes	Commentaires	Mentions « j'aime »
4.1.1 Feux piétons	17	96
4.1.2 Aménagement	16	76
4.1.3 Sécurité	12	44
4.1.4 Règlementation	7	21
4.1.5 Gestion du transport	4	17
4.1.6 Déneigement	4	6
4.1.7 Signalisation	2	21
4.1.8 Endroits jugés problématiques	28 endroits	



4.1.1 Feux piétons (17 commentaires et 96 « aime »)

Le sujet « Feux piétons » apparaît comme le plus problématique quant à l'encouragement de la marche utilitaire. En effet, les participants attirent l'attention sur ce qui suit :

- Dans les secteurs très passants avec de nombreuses intersections, il est très fastidieux de circuler comme piétons. Il faut toujours être en attente.
- Il serait bien que lorsque l'on active le bouton de traverse piéton, la lumière arrive plus rapidement plutôt que devoir attendre un cycle normal. Souvent, le temps alloué pour traverser est infime, ce qui occasionne du stress pour les personnes âgées ou celles avec des difficultés de mobilité. (cité 4 fois)
- Dans les secteurs très passants, il arrive souvent que des grosses intersections soient munies de 3 traverses piéton et non 4. Ce qui laisse un des axes de traverse non desservi par un feu sécuritaire, obligeant à ce moment-là le "piéton qui arrive du mauvais côté" à traverser en U (en 3 traversées) une intersection qu'il aurait pu faire en une seule s'il y avait eu 4 axes. (cité 5 fois)
- La durée des cycles des feux circulation, anormalement longue à Québec, et l'attente tout aussi longue des piétons aux feux de circulation avant d'obtenir le feu piéton demeure un irritant majeur et assurément le principal obstacle à l'attractivité de la marche comme mode de déplacement utilitaire à Québec. Un citoyen dit : « quand je dois attendre mon tour pendant plus de 120 secondes à chaque intersection et que je vois les automobilistes bien au chaud dans leurs autos, je me dis que la tentation pour reprendre l'auto est grande ! ». (cité 5 fois)
- On trouve que « la Ville continue d'adopter une approche caractérisée par une sécurité surdimensionnée qui « étouffe » en quelque sorte la fluidité des déplacements

piétonniers et interrompt constamment la continuité des déplacements (*walking flow/pedestrian flow*) ».

- La Ville doit réduire la durée des cycles de feux de circulation, soit la ramener à la moyenne québécoise et nord-américaine de 60 à 90 secondes, plutôt que l'actuelle 90 à 120 secondes ou faire en sorte que l'appel du piéton interrompe le cycle.
- Cette approche du traitement des piétons est très problématique car elle rend obligatoire une approche de feux piétons qui est inutile une grande partie de la journée sauf parfois dans les heures de pointe.
- Un peu d'illégalité (traverser hors de l'intersection - juste 2 voies auto à surveiller plutôt qu'une intersection où les voitures peuvent venir de multiples directions) est bien souvent plus efficace que de suivre la loi dans la trame urbaine de Québec.
- Les feux piétons devraient être automatiques, inclus dans le cycle de lumières, et synchronisés avec les lumières vertes lorsque possible.
- Permettre de traverser les intersections en diagonale lorsque possible. (cité 2 fois)
- Les déplacements piétons doivent non seulement être sécuritaires mais efficaces, si on veut augmenter cette part modale. Allonger les phases piétonnes en considérant une vitesse de marche de 0,8 m/s. Dans une étude de terrain, 97% des personnes âgées ne pouvaient traverser à une vitesse de 1.2 m/s à laquelle les feux étaient synchronisés et 67% n'y arrivaient pas même si le feu considérait une vitesse de marche de 0.9 m/s!
- Raccourcir le temps d'attente pour un feu piéton : a) raccourcir la durée du feu véhiculaire aux intersections, afin de donner un feu piéton plus rapidement (si on conserve les feux piétons à phase exclusive); b) cesser l'utilisation de la fonction des logiciels de contrôle de la circulation qui permet d'éliminer un cycle de feu piétons pour augmenter la fluidité automobile à l'heure de pointe; c) donner le feu vert aux piétons immédiatement après qu'ils aient demandé le droit de passage aux feux piétons aux traverses qui ne sont pas à une intersection.

4.1.2 Aménagement (16 commentaires et 76 « aime »)

L'ensemble des participants trouve que pour encourager la marche utilitaire, qui consiste à effectuer un déplacement entre différents lieux pour se rendre au travail, à l'école, à un commerce de proximité, à ses activités, etc., il y a lieu d'effectuer certains aménagements. Plusieurs suggestions ont été faites :

- Installer des bollards au centre de la chaussée, rappelant aux automobilistes leur obligation de s'arrêter.
- Pour les trottoirs longeant une autoroute, les aménager suffisamment loin pour éviter aux piétons le sentiment d'insécurité et le risque de se faire éclabousser par de l'eau salée et sale qui se trouverait dans une flaque formée par les déglçants étendus suite à des précipitations de la neige en hiver.
- Aménager plus de passages pour piétons.
- Les aménagements physiques (saillies de trottoir, dos d'ânes, bollards) sont nécessaires pour réduire la vitesse autour des écoles, des arrêts d'autobus, des résidences pour personnes âgées ou d'autres endroits sensibles.
- Le concept de rue partagée mériterait d'être étendu beaucoup plus largement.
- Les trottoirs doivent être conçus et aménagés, surtout dans les rues étroites, pour favoriser la convivialité et la sécurité pour les piétons, l'implantation des panneaux de

signalisation destinés aux automobilistes et la disposition des bacs de poubelles ne devant pas être une contrainte à la marche.

- Aménager des avancées de trottoirs au niveau des intersections de rues pour permettre aux automobilistes d'avoir une meilleure visibilité des piétons qui vont traverser la rue.
- Éliminer les voies de virage rapide à droite et remanier les nombreux coins de rue en augmentant l'angle de virage de l'intersection. L'augmentation de l'angle de virage et l'élimination des "coins de rue ronds", permissifs pour la vitesse des véhicules routiers, ralentissent les conducteurs de véhicule avant qu'ils n'atteignent la traverse piétonne. Ceci peut être réalisé en ajoutant des textures au sol et des bollards pour signaler très clairement l'angle des virages plus carrés ou simplement par une modification de la chaîne de trottoir au coin de la rue.
- Développer les axes à forte circulation piétonne, à l'instar de la transformation de la rue Père-Marquette dans Montcalm/Saint-Sacrement, où l'aménagement favorise la sécurité des piétons de sorte qu'on y retrouve peu d'automobiles, la circulation est lente et le couloir est bordé de végétation. Ces axes devraient permettre la circulation entre des pôles importants des quartiers en évitant la présence automobile.
- L'idéal est de concevoir au départ les quartiers en fonction des piétons en prévoyant les « commerces de proximité » tels des épiceries et pharmacies et en remplaçant les stationnements de surface par des stationnements souterrains ou étagés.
- « À quand nos fameux trottoirs chauffants? » pour contribuer à la lutte contre la pollution.
- La Ville de Québec est appelée à améliorer son score de « dépendance à l'automobile » en encourageant l'implantation des services et des commerces de proximité dans tous les quartiers. Pour ce faire, les citoyens avisés utilisent l'outil pour vérifier la "marchabilité" sur le site Walkscore.
- L'aménagement des quartiers doit prévoir des raccourcis par de petites rues pour encourager la marche et ainsi se rendre aux commerces et services de proximité.
- Le Ville est appelé à construire des trottoirs à certains endroits (tel que sur Bouvier) pour rendre les déplacements à la marche moins ardu (en particulier l'hiver).

4.1.3 Sécurité (12 commentaires et 44 « aime »)

Une bonne partie des participants trouve que pour encourager la marche utilitaire il faut penser à la sécurité des piétons. Plusieurs constats et des suggestions d'améliorations ont été faites :

- Le problème de la sécurité pour les piétons est essentiellement lié aux voitures qui dominent la chaussée et qui vont trop vite.
- Un citoyen dit : « Cette obsession de la fluidité mène même, de l'aveu de policiers, à ne pas intervenir dans des cas de délinquance (passer sur la rouge, rouler trop vite etc.) dans des endroits où ça risque de causer certaines perturbations à la circulation (ex: boulevard Charest à l'heure de pointe). Faut le faire, délaissé la sécurité des citoyens pour faire sauver quelques minutes aux automobilistes ».
- Les traverses piétonnes ne sont pas souvent respectées : il faut s'engager dans la rue sans savoir si la voiture osera s'arrêter ou non. (cité 2 fois). Une citoyenne dit : « Je me promène avec des jeunes enfants, et je ne me sens pas du tout en sécurité ».
- Le « non-respect relatif » de la lumière rouge par les automobilistes, et même les chauffeurs des autobus de la RTC, représente un danger pour les piétons qui traversent

quand la lumière est verte pour eux. Un citoyen dit : « il m'arrive très souvent de devoir attendre 2, voire 3 secondes avant de pouvoir traverser, alors que le signal permet aux piétons et cyclistes de traverser, car des autos, et même des bus de la RTC, brûlent leur lumière! ».

- Quand la Ville aménage un trottoir qui longe directement l'autoroute (ex. : portion de l'autoroute Bourassa qui part du boulevard Laurier, côté est (côté campus)), cela ne rassure pas les citoyens qui font de la marche à ces endroits parce que les autos qui arrivent par derrière eux à un peu plus que 50 km/h représentent un danger ! (cité 2 fois)
- Les autos stationnées trop près des intersections est aussi un problème pour les cyclistes, ils leur obstruent la vue.
- Les intersections avec feu de circulation peuvent être le lieu de conflits lorsque c'est le tour du citoyen piéton de traverser et qu'au même moment un véhicule arrive à l'intersection à une certaine vitesse avec l'intention de tourner à droite et qui ne fait pas un arrêt complet. (cité 2 fois)
- Les voies de virage rapide à droite qui permettent de ne pas faire d'arrêt et de "s'élancer" en voiture sur une route perpendiculaire sont un danger pour les piétons. (cité 2 fois)
- Assurer la sécurité des piétons dans les stationnements souterrains ou étagés.
- Réglementation (7 commentaires et 21 « aime »)

Certains participants attirent l'attention sur la réglementation. Voici ce qu'ils en pensent :

- Faire respecter les passages pour piétons en faisant appliquer la réglementation en vigueur par le biais du Service de police dans la Ville.
- La vitesse dans les rues des quartiers à forte densité de résidents ou de commerces et services. C'est complètement illogique le 50 km/h dans les rues des quartiers centraux, il faudra les abaisser à 30 km/h.
- Mettre plus d'efforts et de ressources pour faire respecter la réglementation (vitesse autour des écoles, vitesse dans les rues, respect des lumières rouges, respect des traverses piétonnes...).
- Pour changer le comportement des automobilistes aux traverses piétonnes, il faudrait donner des contraventions (en plus de faire de l'éducation). (cité 2 fois)
- En ce qui concerne l'absence de feux piétons à certaines intersections, en théorie ce n'est pas un problème, puisque le Code de la sécurité routière prévoit que le piéton doit traverser (en ligne droite) au feu vert et qu'il a priorité. Le hic, c'est que la très grande majorité des automobilistes de Québec ne connaissent pas cette règle puisque le Bureau des transports de la Ville a conditionné les automobilistes de Québec aux phases exclusives.
- Le stationnement à moins de 5 mètres d'une intersection est interdit par l'article 386 du code de la sécurité routière. Le problème est que [au centre-ville], pour une raison inconnue, cet article de loi n'est pas appliqué par les policiers de la ville de Québec. C'est comme s'il y a un enjeu politique, une crainte de susciter le mécontentement des citoyens si l'on applique la réglementation sur le stationnement au niveau des intersections de rues, crainte de la Ville d'être vite inondée de plaintes de la part de citoyens automobilistes qui prétendraient n'avoir plus de place où se stationner.

4.1.4 Gestion du transport (4 commentaires et 17 « aime »)

Parmi les participants, il y en a qui focalisent sur la gestion du transport de façon générale. Voici leurs commentaires :

- « Le Bureau des transports doit se moderniser et se débarrasser de son obsession pour la fluidité automobile. », « À moyen et long terme, la Ville doit se conformer à la littérature scientifique et cesser d'appliquer des vieux modèles de gestion du transport qui n'ont plus leur place au 21^e siècle. ». OUI ! Avec ces deux seuls points, vous exprimez pourquoi ça ne va pas assez rapidement pour faire de la place aux piétons.
- Il faut que ça soit très attrayant de marcher ou de faire du vélo pour que les gens s'y mettent vraiment à grande échelle, pour ça, ça prend de la place, du confort, de la fluidité et de la sécurité, même si le coût associé est grand. C'est un investissement dans le futur. Ce n'est pas en tassant un peu les choses à droite et à gauche pour faire une petite place pour caser une petite voie piétonne ou cyclable trop proche du trafic que la majorité des gens lâcheront l'auto (seuls les plus motivés le feront). C'est un bon début et c'est mieux que rien, mais ce n'est pas suffisant à grande échelle. En France, de plus en plus de voies sont fermées à la circulation automobile dans les centres-villes, certaines rues ont bien plus de place pour les piétons et les bus/tramway que pour les autos, et la différence de type de fréquentation en quelques années est spectaculaire.
- Il faudrait que la ville utilise le savoir citoyen pour cibler les endroits où des interventions sont nécessaires. Certaines modifications à l'environnement pourraient être planifiées à des endroits spécifiques en tenant compte des commentaires des citoyens qui sont les yeux et les oreilles de chaque quartier. Les conseils de quartier ont un rôle plus grand à jouer à ce niveau aussi.
- Une réactualisation de la vision de la Ville devrait prioriser la sécurité des usagers aux considérations de services d'incendie, de déneigement ou de fluidité automobile. Il serait souhaitable que la Ville se dote d'outils agiles permettant de concilier les besoins des 9 services consultés pour un changement à ceux exprimés par les citoyens.

4.1.5 Déneigement (4 commentaires et 6 « aime »)

Les participants ont aussi traité des problématiques liées au déneigement. Leurs observations sont les suivantes :

- Pour encourager les déplacements piétons pour aller à l'école primaire, il serait possible de déneiger les passages piétons raccourci entre les maisons? Ces passages permettent de raccourcir de beaucoup la durée du trajet scolaire, éviter les rues sans trottoir et mal déneigées.
- Des axes de déplacement à pied ("autoroute piétonne" c'est joli!) bien pensés vont changer l'atmosphère des quartiers, à coût vraiment bas, si on compare avec le prix des infrastructures automobiles. Il faut les déneiger en priorité par exemple si on veut vraiment que ces axes piétons soient utiles et fiables.
- Le déneigement et le déglacage des trottoirs gagneraient à être améliorés puisqu'il s'avère souvent risqué de circuler à pied en hiver sur les trottoirs très glissants.

4.1.6 Signalisation (2 commentaires et 21 « aime »)

Des participants trouvent que la signalisation joue un rôle dans l'encouragement à la marche. Voici leurs commentaires :

- Québec est probablement la seule grande ville du Québec qui n'utilise pas le panneau « Priorité aux piétons » sous le panneau indiquant le passage piétons. La Ville se contente des normes minimales du MTQ, alors qu'elle a la liberté d'en faire plus. (cité 2 fois).
- Un des grands dangers d'un déplacement piéton est de ne pas être vu à temps par le conducteur d'un véhicule à l'intersection. Une solution serait d'interdire le stationnement à moins de 5 mètres d'une intersection. Ceci peut se faire immédiatement avec des pancartes.

4.1.7 Les citations des endroits problématiques (28)

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

- La très grande majorité des **intersections de Saint-Roch, Saint-Sauveur, Montcalm ou Saint-Jean-Baptiste** ne devraient pas être munies de phases exclusives piétonnes.
- Je suis piéton/cycliste qui habite Sainte-Foy, je travaille sur le campus de l'université Laval et je passe donc par la SSQ du **petit boulevard Laurier**, je traverse le **boulevard Laurier, le parking Archambault/place Sainte-Foy**, puis je longe ou traverse **l'autoroute Bourassa** pour rejoindre le campus par l'ouest.
- Mon exemple personnel est lorsque je veux traverser le **boulevard Laurier au niveau sud-ouest du campus de l'université Laval** (quand j'arrive depuis le parking du presbytère Saint-Yves (là où **Charles Huot rejoint le boulevard Laurier**)).
- Dans des **quartiers comme Saint-Sauveur**, les trottoirs sont très encombrés et étroits, ce qui est plutôt désagréable, surtout le jour de la cueillette des ordures. Si le piéton est important, le temps qui lui est accordé pour circuler, la convivialité et l'espace doivent être adéquats.
- Les feux piétons devraient être automatiques, inclus dans le cycle de lumières, et synchronisés avec les lumières vertes lorsque possible (comme le **coin de la Couronne et de Saint-Joseph dans Saint-Roch**).
- Des exemples de voies de virage à droite rapide dans le **quartier Saint-Louis** se trouvent entre autres à **l'intersection du boulevard Laurier et de la rue de l'Église** ainsi que du **boulevard Laurier et de la rue Lavigerie**.
- L'hiver, on vient souvent au **parc Saint-Benoît** et comme 2 enfants veulent glisser sur la neige, la poussette et moi devons rester sur le bord où la neige est enlevée car je n'ai pas accès à l'endroit où les 2 enfants s'amusent.
- La transformation de la **rue Père-Marquette dans Montcalm/Saint-Sacrement** a été une belle réussite d'aménagement pour les piétons.
- Dans le secteur **entre la rue Maguire et Rodolphe-Forget, la rue Joseph-Rousseau** fait le lien entre les quartiers du nord et du sud de Laurier. En passant par cette rue, les piétons (et cyclistes) peuvent partir du **chemin Saint-Louis** pour se rendre jusqu'à **René-Lévesque** pour prendre le Métrobus ou même continuer jusqu'à

chemin Sainte-Foy. Cet automne, la Ville a mis des blocs de béton pour empêcher les autos de **tourner à gauche sur Laurier vers Joseph-Rousseau.**

- Le manque de trottoirs à certains endroits (tel que sur **Bouvier**) rend parfois les déplacements à la marche très ardu (en particulier l'hiver).
- Les bandes réservées pour les piétons, délimitées par une ligne seulement sur certaines rues qui sont tout de même relativement passantes (comme c'est le cas sur les **rues Du Ruisseau ou Saint-Michel**) n'améliorent pas du tout la sécurité, en particulier l'hiver.
- Il manque aussi selon moi des traverses ou feux pour piétons à certains endroits, notamment à proximité d'arrêts d'autobus. Par exemple, traverser la **rue Seigneuriale à l'intersection de la rue Annick** représente tout un défi aux heures de pointe. (Cela dit, les traverses pour piétons ne sont pas beaucoup plus sécuritaires, mais, au moins, ce serait une option.).
- Dans le **quartier Saint-Sauveur**, le **boulevard Charest** est très fastidieux à traverser à pied.
- Traverser **Charest au coin Saint-Vallier ou Langelier** est un exploit tellement le temps alloué est infime.
- **Coin l'Ormière/Armand-Viau, Hamel/Saint-Jean-Baptiste, Hamel/boul. Parc Techno.** Tout ça pour faire sauver un 20 secondes par-ci par-là aux automobilistes qui ont déjà des feux synchronisés. C'est très frustrant en tant que piéton.
- **Coin Saint-Vallier/Charest**, où si tu arrives du "mauvais bord", l'attente des feux piétons est de 3 minutes 30 secondes pour traverser en U.
- La très grande majorité **des intersections de Saint-Roch, Saint-Sauveur, Montcalm ou Saint-Jean-Baptiste** ne devraient pas être munies de phases exclusives piétonnes.
- Ça m'est déjà arrivé sur certaines intersections devoir attendre plus de 3 cycles complets! (**Coin Des Rocailles et Pierre-Bertrand**, pour ne pas les nommer).
- **Coin Boulevard Laurier et Jean-De Quen.** Il n'y a pas de feu du **côté est de Jean-De Quen** pour traverser le boulevard Laurier vers le nord, bien qu'on arrive d'un arrêt de bus et qu'il y ait un trottoir. Pourquoi? Même chose du **côté est de Robert-Bourrassa** pour traverser le **boulevard Laurier vers le nord.**
- Si on marche sur **Charest et que l'on doit traverser le boulevard Jean-Lesage (ou rue de Vallière qui est son prolongement)**, il est beaucoup plus rapide de remonter **de Vallière** sur une dizaine de mètres vers le sud pour traverser hors de l'intersection (juste 2 voies auto à surveiller plutôt qu'une intersection où les voitures peuvent venir de multiples directions). On peut facilement traverser la **première partie de Vallière** car on a une bonne vue sur les voitures (rares) en **direction nord ou sud** et on est assez loin de l'intersection pour voir si des autos tournent sur **de Vallière en direction sud.**
- Les feux piétons devraient être automatiques, inclus dans le cycle de lumières, et synchronisés avec les lumières vertes lorsque possible (comme **coin de la Couronne et Saint-Joseph dans Saint-Roch**).
- Dans mon quartier, **Saint-Jean-Baptiste**, **des petites rues résidentielles** sont encore à 50 km/h! Nos portes de maison donnent directement sur le trottoir, c'est dangereux cette vitesse.
- Quelques irritants que je vois au quotidien dans mes trajets à pied (j'habite dans le quartier **Saint-Jean-Baptiste**).

- Proximité des trottoirs et rue: Je parle ici de la portion de **l'autoroute Robert-Bourassa qui part du boulevard Laurier, côté est (côté campus)**.
- L'attente avant un feu, la durée des feux une fois allumés, le stress de la marche dans un milieu hostile tout à côté de conducteurs qui roulent déjà comme sur **l'autoroute sur Robert-Bourassa**, le non-respect des feux rouges qui rendent la traversée encore plus dangereuse.
- Si nous avons un feu piéton, on peut se faire passer dessus. Ceci risque d'arriver presque systématiquement au **coin de Jean De Quen et du boulevard Laurier (au coin d'un hôpital!)** que ce soit en traversant vers le nord ou le sud. C'est aussi le cas au **coin de la route De l'église et du boulevard Laurier**, pour ne nommer que ces coins.
- Des exemples de voies de virage à droite rapide dans le **quartier Saint-Louis** se trouvent entre autres à **l'intersection du boulevard Laurier et de la rue de l'Église** ainsi que du **boulevard Laurier et de la rue Lavigerie**.
- **Coin de boulevard Laurier et route de l'Église**, j'ai remarqué que le trottoir a été endommagé par les autos qui font un virage rapide à droite et traversent une partie du trottoir. Instinctivement, je recule pour éviter de me faire frapper.
-

4.2 FORUM « VÉLO UTILITAIRE » (82 commentaires)

La pratique du vélo est considérée utilitaire lorsque le cycliste se déplace vers une destination précise, par exemple le travail, l'école, un commerce, etc.

Questions pour lancer la discussion :

- Au cours des dernières années, de plus en plus de cyclistes parcourent le réseau cyclable et les routes de Québec. Comment, dans votre quartier, les conditions de déplacements à vélo pourraient être améliorées pour favoriser des déplacements utilitaires? (Merci de préciser votre quartier dans le commentaire).
- Depuis que la Ville a consacré des efforts au développement d'un réseau cyclable, est-ce que vous constatez une amélioration de la perception des cyclistes par les autres usagers de la route?

L'analyse du thème « Vélo utilitaire » fait ressortir 7 sujets. Pour les besoins de l'analyse, un commentaire enregistré peut être subdivisé en deux ou plusieurs commentaires dont chacun est affecté à un sujet. C'est pourquoi la somme des commentaires affectés aux 7 sujets donne un nombre de commentaires supérieur à 82.

Les 7 sujets sont présentés ci-après dans l'ordre décroissant du nombre de commentaires qui leur sont affectés :

Thèmes	Commentaires	Mentions « j'aime »
4.2.1 Aménagement	29	96
4.2.2 Sécurité	20	54
4.2.3 Incitatifs	12	34
4.2.4 Signalisation	12	43
4.2.5 Règlementation	10	48
4.2.6 Déneigement	5	8
5.2.7 Vélo électrique	3	5
5.2.8 Endroits jugés problématiques	20 endroits	



4.2.1 Aménagement (29 commentaires et 96 « aime »)

Le sujet « Aménagement » apparaît comme le plus problématique quant à l'utilisation du vélo utilitaire. En effet, les participants attirent l'attention sur ce qui suit :

- Lier de façon efficace et sécuritaire, les quartiers de Sainte-Foy et de Sillery au centre-ville. Le corridor Père-Marquette est un bon ajout (cité 2 fois) mais il exige beaucoup de détours et de nombreux stops. Deux pistes d'actions :
- Compléter la piste cyclable jusqu'aux Plaines d'Abraham, demander du financement des riches compagnies d'assurances et autres qui bordent le boulevard et donner leur nom à des segments de pistes.
- Négocier avec la Commission du Parc des Champs-de-Batailles pour l'ajout d'une bande cyclable le long du boulevard Laurier aux abords de la piste.
- Si cette bande (corridor Père-Marquette) était faite comme le REV à Montréal, avec une borne de ciment qui la sépare de la rue ET qu'elle continuait après le parc du Bois-de-Coulonge jusqu'aux Parc des Champs-de-Batailles, on aurait une deuxième voie cyclable ouest-est qui relierait la Cité-Universitaire / le quartier des centres d'achats avec le centre-ville de Québec.
- Bâtir des normes sur la manière de construire ou rénover toutes les rues en supposant que des cyclistes vont y circuler et en appliquant les mesures nécessaires pour que leur sécurité y soit pratiquement garantie. Ex : Une artère à 4 voies doit toujours avoir des pistes doubles unidirectionnelles séparées par un muret. Une artère à 2 voies toujours des bandes cyclables avec bollards. Une rue secondaire toujours limitée à 20 ou 30 km/h avec des obstacles pour ralentir les véhicules moteur selon les principes du WOONERF. Interdire les lignes droites trop longues sans dos d'âne à chaque intersection (cité 2 fois).
- Envisager une piste cyclable dans le parc de la Plage-Jacques-Cartier reliée à la piste cyclable de la promenade Samuel-de-Champlain et ce, peu importe la façon (par le chemin Saint-Louis, les terrains du CN, etc.). Cela permettrait d'avoir enfin une piste cyclable qui traverse la ville d'un bout à l'autre. Cela autant pour le vélo utilitaire que récréatif et faciliterait les déplacements de beaucoup de citoyens (cité 4 fois).
- La piste cyclable sur le boulevard Laurier peut être prolongée vers l'est jusqu'à l'avenue Thornhill facilement puisque la chaussée est encore très large jusqu'à l'avenue Chaumont (cité 2 fois).

- Le boulevard René-Lévesque, entre Thornhill et Joffre, est particulièrement large et l'ajout de bandes cyclables unidirectionnelles avec délinéateurs se ferait sans nuire à la circulation. L'avenue Joffre est en bordure d'une école et d'une bibliothèque et mérite déjà d'avoir des mesures d'apaisement de la circulation sur tout son long (cité 2 fois).
- Il faut vraiment favoriser les artères commerciales pour l'aménagement des prochaines pistes, et non les parcs industriels et les boisés comme c'est le cas actuellement.
- Ça serait vraiment intéressant un lien cyclable direct est-ouest efficace le long du boulevard Hamel. Beaucoup de quartiers résidentiels se déversent sur cette artère, qui relie ensuite plusieurs lieux d'emploi, et ultimement le centre-ville. Pour l'instant, les seuls liens est-ouest sont très sinueux et discontinus en basse-ville (Michelet-Père-Lelièvre-Rivière Saint-Charles, Versant-Nord-Franck-Carell-etc.). Il faut faire des détours, quelques fois monter une côte pour la descendre aussitôt afin de suivre le tracé des infrastructures (très frustrant ça). Tandis que le boulevard Hamel est droit et plat. Il y a beaucoup de place qui peut être utilisée pour des aménagements dans les parkings souvent à moitié remplis des commerces généralement vides. Ce lien cyclable serait très complémentaire avec la vision du pôle Laurentien-Hamel annoncé par la ville récemment.
- Le principal obstacle selon moi pour l'usage du vélo utilitaire est un manque de liens cyclables sécuritaires entre les quartiers, surtout en banlieue et en hiver.
- Les besoins actuels sont bien inférieurs à la capacité du Boulevard Louis-XIV et qu'il serait possible de retrancher un peu d'espace pour l'aménagement d'une piste/bande cyclable. De plus, un passage dans le fossé de la Rue Blanche-Lamontagne pour atteindre le champ qui permet d'accéder à la Rue du Vignoble montre clairement le besoin des cyclistes pour un passage sécuritaire dans ce secteur.
- Quand la traverse nécessite l'activation du passage piéton-cycliste, serait-il possible de mettre les boutons facilement accessibles ? Ce n'est pas généralisé, mais il arrive que l'on doive descendre de vélo, monter sur le trottoir sans avoir la rampe dans le bon axe, actionner le passage et retourner sur la piste cyclable. Ce n'est pas toujours évident à vélo cargo, ni quand on utilise une remorque.
- Il serait bien aussi de pouvoir bénéficier d'un 3e lien cyclable. Le vieux pont de Québec ce n'est pas terrible, ça dépanne au mieux, il faut en théorie marcher à côté de son vélo, c'est long à traverser, ça passe plutôt serré, vélo cargo s'abstenir.
- Le traversier fonctionne bien mais il est payant... Il n'y a donc pas de lien cycliste efficace gratuit entre les 2 rives.
- Quartier Saint-Louis : Aménager une voie cyclable du boulevard Neilson vers Hochelaga pour rejoindre l'École secondaire de Rochebelle (incluant la piscine Sylvie-Bernier), les services publics et commerces sur route de l'Église, les centres d'achat sur Hochelaga/Laurier et l'Université Laval.
- Aménager une voie cyclable sur la rue Louis-Jobin pour se rendre à l'école Cœur-Vaillant et au parc Raymond-de-Rosa (plusieurs enfants passent par Louis-Jobin).
- Aménager un petit bout de voie cyclable sur l'avenue de Bourgogne à partir du chemin des Quatre-Bourgeois jusqu'au centre commercial (où se trouve l'épicerie IGA). Serait plus facile pour, entre autres, aller y faire l'épicerie à vélo.
- Prolonger la piste cyclable en site propre qui est en construction sur Hochelaga vers l'ouest en utilisant le boulevard Neilson. Les jeunes et les adolescents l'emprunteraient pour aller sur le campus De Rochebelle (école secondaire, piscine publique, terrains de soccer, école aux adultes). Il y aura bientôt une station majeure de bus et de tramway

tout à côté de cette piste. La prolonger dans l'ouest, idéalement jusqu'à Marly, serait une excellente façon de rendre aussi la marche plus sécuritaire sur Neilson en rétrécissant les voies de circulation automobile, ce qui ralentit le trafic, ce qui permettrait aux enfants de traverser par exemple devant le parc De Rosa, l'école Cœur Vaillant.

- À quand un axe cyclable utilitaire en haute-ville (cité 2 fois). Un axe majeur de déplacement cycliste sur le territoire de la ville de Québec se situe en haute-ville entre le pôle d'activités Vieux-Québec / Colline parlementaire et le pôle de Sainte-Foy (université Laval et centres commerciaux). Dans cet axe, il existe déjà trois grandes voies directes dédiées à la circulation automobile : 1- rue Saint-Jean/chemin Sainte-Foy; 2- boulevard René-Lévesque; 3- Grande-Allée/boulevard Laurier. Par contre, dans cet axe, il n'existe pas de voie cyclable utilitaire directe et sécuritaire.
- En consultant la Carte Vélo officielle 2019-2020 de la Ville de Québec, sur ce parcours on ne trouve qu'une mosaïque disparate de tronçons non intégrés de types divers : des bouts de chaussées désignées, de bandes cyclables et de pistes cyclables.
- Prévoir une voie cyclable pour se rendre de Beauport à la 3^e Avenue.
- Aménager une piste dans le secteur de du boulevard Laurier entre Hollande et l'avenue Cartier pour la période d'avril à septembre cette année. Cette piste serait à la fois utilitaire et récréative. Par exemple, il permettrait aux familles de se rendre jusqu'aux Plaines à vélo ou de se rendre jusqu'au Musée ou l'avenue Cartier. Je crois qu'un tel projet-pilote pourrait attirer des touristes également. Il répondrait au besoin de la population de prendre de l'air après un hiver difficile à cause de la COVID.
- Les priorités de liens cyclables à créer pour l'utilisation du vélo utilitaire sont (ils étaient prévus dans le plan de 2016 mais pas encore réalisés) :
 - Lien entre Armand-Viau/de l'Ormière (intersection de piste venant d'être complétée) et Père-Lelièvre;
 - Lien sur Einstein et Louis-Lumière entre Parc-Technologique et John-Molson (très probablement retardé à cause des travaux du MTQ);
 - Nouveaux / autres;
 - Lien sur la route de l'Aéroport, de Sainte-Geneviève à Chauveau Ouest
 - Lien sur Jean-Marchand en continuité avec la piste actuelle sur le pont au-dessus de l'autoroute Henri-IV vers L'Ancienne-Lorette.
- Ajouter un lien sécuritaire pour passer de la piste cyclable du Parc technologique à la voie cyclable sur le boulevard Père-Lelièvre.

4.2.2 Sécurité (20 commentaires et 54 « aime »)

L'ensemble des participants trouvent que pour encourager la pratique du vélo utilitaire, il y a lieu de sécuriser davantage les pistes cyclables. Plusieurs suggestions ont été faites :

- La Ville doit cesser de mettre des bandes cyclables à la gauche des voitures stationnées, mais plutôt à la droite, pour éviter l'empotierage (cité 4 fois).
- La délinquance automobiliste (voitures stationnées dans une bande cyclable) est un problème partout sur le réseau utilitaire qui demeure largement impuni (cité 2 fois). Le SPVQ ne fait rien et les agents de stationnement passent trop peu souvent. La Ville doit sensibiliser davantage les automobilistes. Se stationner dans une bande cyclable, c'est l'équivalent de se stationner au beau milieu de la rue.

- Les sas vélos ne sont pas repeints chaque année, s'effacent rapidement et sont très peu respectés par les automobilistes. Aucune campagne de sensibilisation à leur intention n'a été menée alors que ce type d'aménagement est inconnu pour la très grande majorité des automobilistes de Québec qui voient le sas vélo comme une « option facultative pour les cyclistes ».
- Pourquoi est-ce que les bandes cyclables ne sont pas installées près du trottoir en saison (mai à octobre) et les voitures du côté de la rue. J'y vois plusieurs avantages, notamment:
 1. Les voitures n'ont pas à "couper" la voie cyclable lors du stationnement et du départ;
 2. Les portières des conducteurs (souvent la seule à s'ouvrir), ne risqueraient pas de d'emporter un cycliste;
 3. Les cyclistes seraient en quelque sorte protégés des automobilistes par les voitures stationnées, en cas de mauvaise manœuvre d'un conducteur;
 4. Les voitures rouleraient sans doute moins rapidement si les voies pavées étaient plus étroites dues aux voitures stationnées.
 5. La bande cyclable jouerait un rôle d'élargir le trottoir au cas où il y a un obstacle sur celui-ci. Le piéton n'ayant pas à contourner l'obstacle en traversant les voitures stationnées (et donc moins visibles pour un cycliste lorsque celui-ci débarquerait sur la bande cyclable), mais aurait juste à marcher sur la bande cyclable le temps de contourner l'obstacle. Il en va de même pour les personnes à mobilité réduite dont ce serait bien plus facile de contourner l'obstacle par la bande cyclable près du trottoir que devoir trouver un chemin à travers les voitures.
- Veuillez nettoyer plus souvent les bandes cyclables. Quant au confort de roulement, je suis conscient que ça ne changera pas de sitôt. Combien de fois me suis-je posé la question : " Pourquoi cette bouche d'égout se retrouve en plein dans ma voie". Je constate aussi que certains accès à l'alimentation en eau se trouve dans la voie, sur la 8^e Rue par exemple; de nuit, ça surprend de mettre la roue dedans. Il y a sûrement des enjeux techniques, mais je souhaite quand même que ces accès souterrains se retrouve sous le trottoir des piétons. À considérer lorsque vous éventrer une rue pour la rénover. Entre-temps, j'apprécierais si vous marquez à la peinture les "trous" sur votre réseau cyclable, surtout pour ceux qui les naviguent de nuit.
- J'habite le nord de Beauport et je travaille à Shannon. L'hiver, je suis condamné à m'y rendre en voiture faute de liens cyclables sécuritaires déneigés (Corridor des Cheminots). Rouler de Beauport à Shannon presque entièrement sur la route 369 est tout simplement trop risqué pour moi. Le principal obstacle selon moi pour l'usage du vélo utilitaire est un manque de liens cyclables sécuritaires entre les quartiers, surtout en banlieues et en hiver.
- Un sentier dans le gazon à côté du Boulevard Louis-XIV, entre la fin du Corridor des Beauportois et Courville, montre clairement le besoin pour un passage sécuritaire sous la forme d'une ligne de désir.
- Un passage dans le fossé de la Rue Blanche-Lamontagne pour atteindre le champ qui permet d'accéder à la Rue du Vignoble montre clairement le besoin des cyclistes pour un passage sécuritaire dans ce secteur.
- Un passage sécuritaire en Charlesbourg et Beauport par Louis XIV est une nécessité
- Entre Beauport et Loretteville ou Charlesbourg, aux environs de la rue Du Vignoble et de l'accotement de Blanche-Lamontagne, le feu de circulation pour rejoindre la piste cyclable en direction est pourrait être rendu plus sécuritaire car, en ce moment, il est très dangereux d'y faire un virage à gauche directement et le virage en 2 étapes est tout

aussi risqué avec tous les véhicules qui tournent (souvent sans même arrêter au feu rouge).

- La partie la plus dangereuse demeure toutefois le boulevard Louis XIV sous le viaduc de Laurentienne.
- À part faire un grand détour par le Corridor des Cheminots, il s'agit de la seule alternative pour aller vers Loretteville à cette hauteur (même en ayant fait un effort pour éviter Louis-XIV pour le reste du trajet). On doit alors négocier avec le peu d'espace et les entrées et sorties d'autoroute. C'est un gros risque chaque fois, mais on a peu d'autre choix.
- Sur la piste cyclable du boulevard du Versant-Nord, il y a trois passages pour traverser les rails du CN, les passages sont équipés de barrières chicanes :
 - Les clôtures cadenassées peuvent bouger de quelques degrés de rotation, et il arrive qu'elles bougent sous l'effet de la gravité, nous frappent et nous fait perdre l'équilibre.
 - Le passage cyclable est plutôt étroit à la sortie de la chicane, chicane qui nous fait sortir en diagonale et nous force à raser la platebande qui se trouve 2" plus bas que la chaussée. SVP, comme les clôtures de la chicane sont pivotantes et cadenassables, il serait possible de cadenasser une des trois barrières de façon qu'elle reste ouverte en permanence. Ainsi, la chicane serait toujours efficace, serait plus sécuritaire et permettrait de maintenir la distanciation sociale.
- Vous pensez quoi du virage à droite permis sur la rouge vous? Perso, je trouve ça tellement dur à gérer en tant que cycliste.
- La sécurité des piétons est très bien abordée dans les publicités, mais elle est un peu négligée en ce qui concerne les cyclistes. Pour me déplacer à vélo il m'arrive souvent de passer par des routes plus achalandées, et les automobilistes et les camionneurs peuvent se coller très près de nous. C'est le cas de la route de l'Aéroport dans le secteur urbain.
- J'habite une rue théoriquement tranquille d'un quartier central, à un coin de rue d'une école primaire. Je vois très peu d'enfants faire du vélo et je n'imagine pas pouvoir laisser mes enfants seuls à vélo avant l'âge d'au moins 12 ans. Cette inégalité entre la ville et la banlieue est préoccupante et devrait faire partie de la réflexion. Pourquoi un enfant de banlieue a-t-il plus de chance de développer son autonomie et le goût du vélo qu'un enfant des quartiers centraux et comment réduire cette inégalité?
- Quand les arbres sont taillés le long des pistes cyclables, veuillez couper les branches afin d'avoir un dégagement d'un minimum 7'6" en haut de la piste. Je sais que c'est plus difficile à faire, mais à vélo nous sommes plus haut qu'à pied. À vélo, je dois souvent me pencher pour éviter les branches afin de rester dans ma voie.
- Partout dans le monde où il y a des « chaussées désignées » (des "sharrows" en anglais), les gens qui travaillent à la sécurité des citoyens à vélo essaient de les faire éliminer car ils sont inutiles et même dangereux (cité 2 fois). L'idée de ce dessin est d'indiquer aux cyclistes de se déplacer VERS LA GAUCHE pour ne pas se faire emportier (parce que la ville n'a pas voulu sacrifier de stationnement en créant une bande cyclable et qu'il faut donc se méfier, à la fois des conducteurs en mouvement et, de ceux qui sont en train de sortir de leur véhicule). Ils ne sont pas conçus pour indiquer le chemin à suivre pour un cycliste, mais ils sont parfois utilisés à cet effet.

- L'idéal serait d'éliminer les « chaussées désignées » et de repenser le partage plus équitable de la rue en donnant un espace sécuritaire aux cyclistes, en enlevant les stationnements gratuits sur rue.
- Je ne me sens pas en sécurité sur les bandes cyclables installées près du trottoir. S'il y a un obstacle sur la piste, (passager qui ouvre la porte, piéton, etc.) on est coincé entre les autos et la chaîne du trottoir.
- Le tronçon sur le chemin Saint-Louis, direction est, entre Côte Ross et la Côte à Gignac (moins d'un km), est très dangereux car, si on suit la bande cyclable vers l'est, elle se termine à un endroit du chemin Saint-Louis où il n'y a pas de rue transversale à gauche qui monte vers le nord. On se retrouve donc soudainement en souricière sur une rue de quartier qui est présentement utilisée comme un raccourci par du trafic de transit. Il faudrait au moins enlever la bande cyclable plus tôt, surtout pour les cyclistes moins expérimentés (on en voit plus depuis le début de la pandémie, ce que j'adore). Oui je suis en train de demander d'enlever une bande cyclable, moi qui travaille à avoir plus de pistes cyclables dans la ville, car elle donne un faux sentiment de sécurité, elle envoie le message que ce chemin a été approuvé par la Ville alors qu'il est dangereux.
- Les principaux enjeux concernent la sécurité, le partage de la route et la convivialité des parcours :
 1. Les liens sont rarement présents en continue. C'est le cas notamment à l'intersection de la 1^{re} Avenue lorsqu'on circule sur la 76^e Rue pour ne nommer que cet endroit. Aussi, les alternatives sécuritaires sont parfois peu réalistes. C'est le cas par exemple lorsque, pour passer de Charlesbourg à Loretteville, il faut choisir entre le Corridor des Cheminots en contrebas avec un gros détour en pente par la 3^e Avenue ou le trafic de Louis-XIV et ses entrées d'autoroute. Ce type d'options comportent des dangers et devrait être revues en priorité.
 2. Un autre aspect dangereux concerne le partage de la route aux intersections. Très souvent les automobilistes tournent aux feux verts sans se soucier des vélos à leur hauteur (ou même un peu à l'avant). Les sas vélos pourraient donc être une option intéressante en plus de la sensibilisation. Un peu de sensibilisation pour l'arrêt aux 4 stops ne ferait pas de tort non plus.
 3. Pour ce qui est de la convivialité, les pistes cyclables qui comportent une série de feux pour piétons obligatoires et non actionnés de façon prioritaire sont très peu pratiques. Le Corridor des Beauportois, entre Clémenceau et Adrien-Dufresne par exemple, comporte 6 feux pour piétons qui représentent plus de 10 minutes d'attente en moyenne pour parcourir un seul km. Force est de constater qu'à peu près aucun cycliste ne respecte l'ensemble des feux, car cela devient beaucoup trop contraignant (et non nécessaire). À l'inverse, certains endroits tels que l'intersection Bourg-Royal et de Grandlieu comportent des feux pour piétons obligatoires, qui apparaissent dès qu'ils sont actionnés, ce qui est apprécié grandement.

4.2.3 Incitatifs (12 commentaires et 34 « aime »)

Une bonne partie des participants trouve que pour encourager la pratique du vélo utilitaire, il faut penser à des incitatifs. Plusieurs constats et des suggestions d'améliorations ont été faites :

- Que penseriez-vous d'un incitatif financier à l'achat d'un vélo à assistance électrique? Pour bien des gens, ce type de vélo serait LA solution pour leur permettre de devenir cyclistes utilitaires et cela permettrait de gonfler le nombre de cyclistes utilitaires et,

ultimement, réduire la part de la voiture dans les rues de la ville. Et qui dit plus de cyclistes, dit plus d'infrastructures rapidement (cité 3 fois).

- Le cyclisme utilitaire à Québec n'est PAS à la portée de tous physiquement.
- Ce serait une excellente idée pour ceux qui ont l'endroit pour remiser un tel vélo, ce n'est pas toujours à la portée de tous, quand on demeure en appartement, sans cabanon ou remise.
- Des Bixis à assistance électrique, ça répondrait à plusieurs besoins à Québec en raison des distances et la présence de plusieurs côtes (cité 4 fois).
- Encourager les commerçants et employeurs à installer des supports à vélo sécuritaires. Prévoir leur intégration dans les nouvelles constructions.
- Je trouve dommage que le plan gouvernemental d'électrification des transports ne comprend absolument rien pour les vélos à assistance électrique.
- Avec le nombre de livraisons en forte croissance, il serait très pertinent que la Ville développe elle aussi un centre de livraison par vélo cargos (ou soutienne son développement). En plus d'être très efficace dans les secteurs dense et plus sécuritaire que les livraisons par camion, la livraison par vélo cargo donne un avantage net à la Ville quant à l'usure de ses routes. Les poids lourds étant la principale cause d'usure prématurée des routes, chaque dollar investi par la Ville pour réduire leur nombre sera économisé à moyen terme en réduisant les frais d'entretien des rues.
- Une des meilleures manières de favoriser les déplacements utilitaires à vélo serait de créer des zones sans voitures autour des écoles primaires et secondaires. Les enfants prendront l'habitude d'utiliser leurs vélos comme un moyen de transports et aussi les parents qui les accompagnent. En plus, c'est bien connu, le plus grand danger pour les enfants autour des écoles ce sont les voitures des parents qui roulent trop vite. Une pierre deux coups!
- La Ville a annoncé qu'elle prévoit un système de vélo partage électrique avec 1000 vélos d'ici trois ans. C'est fantastique. Beaucoup d'ainés ou personnes moins sportives vont pouvoir faire du vélo utilitaire. Il faudrait que la Ville prévoit des aménagements en conséquence.

4.2.4 Signalisation (12 commentaires et 43 « aime »)

Certains participants attirent l'attention sur la signalisation. Voici ce qu'ils en pensent :

- Une voie cyclable devrait minimalement prévoir une véritable protection pour les cyclistes (et non seulement une "sensibilisation" dans le marquage en place).
- La signalisation vélo est aussi trop timide et peu compréhensible en l'absence de panonceaux avec consignes écrites. Par exemple, la Ville rechigne toujours à utiliser des panneaux indiquant que les automobilistes doivent céder le passage à un cycliste circulant à ses côtés avant d'effectuer un virage à droite.
- Toutes les pistes cyclables et sas vélo devraient être asphaltées avec un agrégat de couleur, certains agrégats sont naturellement colorés, d'autres sont fabriqués sur mesure. Cela éviterait d'avoir à les repeindre régulièrement, elles seraient facilement identifiables par tous les usagers de la route et éviterait les malentendus.
- Il devrait y avoir un bollard à 0 mètre et 3 mètres de chaque ligne d'arrêt sur les bandes/pistes cyclables (cité 2 fois).
- Un signal clair à chaque coin de rue ferait gagner beaucoup de sécurité.

- Afin de favoriser le vélo utilitaire, il serait souhaitable que la Ville modifie sa signalisation afin de favoriser les transports actifs. Il est frustrant de devoir utiliser un feu piéton lorsqu'on est sur notre vélo. Cette frustration est multipliée lorsque cette attente n'est pas justifiée.
- En attendant des aménagements appropriés pour connecter les liens, il faudrait sur les tronçons problématiques mettre en place des signalétiques, par exemple une peinture sur la chaussée (l'effigie du vélo blanc ne suffit pas) et une signalisation claire (priorité au vélo par exemple), pour indiquer clairement aux automobilistes qu'ils se doivent de dépasser les vélos de façon sécuritaire, même si c'est déjà dans le code de la route (cité 2 fois).
- Très souvent les automobilistes tournent aux feux verts sans se soucier des vélos à leur hauteur (ou même un peu à l'avant). Les sas vélos pourraient être une option intéressante.
- Les pistes cyclables qui comportent une série de feux pour piétons obligatoires et non actionnés de façon prioritaire sont très peu pratiques.
- La signalisation vélo est trop timide et peu compréhensible en l'absence de panonceaux avec consignes écrites. Par exemple, la Ville rechigne toujours à utiliser des panneaux indiquant que les automobilistes doivent céder le passage à un cycliste circulant à ses côtés avant d'effectuer un virage à droite.

4.2.5 Règlementation (10 commentaires et 48 « aime »)

Parmi les participants, il y en a qui focalisent sur la gestion du transport de façon générale. Voici leurs commentaires :

- Le Bureau des transports doit se moderniser et se débarrasser de son obsession pour la fluidité automobile au détriment de la qualité des déplacements actifs.
- Le SPVQ doit être davantage sensibilisé. Pour l'instant, sa stratégie de sécurité routière se résume à remettre des constats d'infraction aux piétons et aux cyclistes. Rien de plus inutile et inefficace, puisque les seuls usagers de la route qui peuvent mettre des vies en danger, ce sont les automobilistes.
- Pourquoi ne pas prévoir une révision des règlements interdisant les vélos dans le parc de la plage Jacques Cartier? (cité 2 fois).
- Un des enjeux principaux dans Limoilou sont les voitures et camions stationnés dans les voies cyclables. La police ne répond pas aux appels (ou répond alors que les voitures sont parties depuis longtemps).
- Il manque une politique quant au stationnement des vélos cargos. (Les vélos surdimensionnés conçus pour transporter des personnes ou des marchandises).
- Les vélos cargos devraient pouvoir se stationner aux mêmes endroits que les voitures, mais sans frais puisqu'ils réduisent la congestion routière, la pollution et les risques de blessures graves ou de mortalité.
- La Ville devrait revoir ses dates de début et de fin de saison des équipements cyclables.
- Les bandes cyclables estivales devraient devenir des bandes cyclables permanentes.
- Le concept de "L'arrêt Idaho" devrait recevoir une tolérance officielle de la Ville en attendant qu'il soit ajouté au Code de la route. Cette pratique reconnue comme sécuritaire donne le droit aux cyclistes (non-motorisés) de traiter les panneaux d'arrêt

comme des panneaux de cédez le passage et de traiter les feux rouges comme des arrêts (américains)

- Plusieurs gens ignorent ce que c'est un sas vélo. Comme ils sont rares, il devrait y avoir de la sensibilisation sur les sas vélo ainsi que leur utilisation par les automobilistes et les cyclistes.
- Il manque de volonté de surveiller et/ou pénaliser les véhicules immobilisés sur les pistes cyclables. Un nouveau règlement de la Ville qui envoie un constat d'infraction par la poste au propriétaire d'un véhicule immobilisé sur une piste cyclable suite à une preuve photo d'un citoyen serait de mise.

4.2.6 Déneigement (5 commentaires et 8 « aime »)

Les participants ont aussi traité des problématiques liées au déneigement. Leurs observations sont les suivantes :

- Les pratiques de déneigement des rues permettent aux cyclistes utilitaires hivernaux de pouvoir circuler près des trottoirs, trop souvent la neige est tassée et durcit ce qui fait qu'il faut circuler plus près du milieu de la rue au grand déplaisir des automobilistes.
- Que la Ville déneige le réseau des pistes cyclables, avec des petites chenillettes. Par exemple, la piste qui longe la papetière jusqu'à la rue d'Estimauville serait très facile à déneiger avec ce genre d'engins.
- Il serait intéressant de damer la piste le long du boul. Champlain pour encourager la pratique du fat bike sur le bord du fleuve.
- Sur la piste le long de Montmorency, les commerces riverains s'empressent de mettre leur neige sur la piste dès les premières chutes de neige. À mon avis la Ville devrait sévir.
- L'enjeu du déneigement des commerces devrait en effet être adressée.
- Pour le vélo hivernal, je trouve que ce n'est pas logique de ne pas déneiger la piste cyclable sur Chauveau à l'ouest de Saint-Jacques.

4.2.7 Vélo électrique (3 commentaires et 5 « aime »)

Des participants trouvent que le vélo électrique joue un rôle dans l'encouragement à la pratique du vélo utilitaire. Voici leurs commentaires :

- J'ai acheté un vélo à assistance électrique à la fin de cet été. C'est incroyable, je monte la côte Gilmour, de Sillery, Côte à Gignac, etc. sans problème, la pente-douce est un jeu d'enfant, je peux aller de mon quartier (Sainte-Foy) jusqu'au grand marché dans Limoilou et revenir avec des achats en faisant le grand tour par la promenade Champlain "avec le vent dans la face", c'est fantastique. Il faut l'essayer pour comprendre les avantages.
- Ahhhh vous me faites envie !! J'espère bien être capable d'en avoir un l'année prochaine. Le rêve.
- L'essayer c'est l'adopter, plus de côte, plus de vent de face, plus de distance trop grande, que du plaisir. De plus, plusieurs ont peur de suer à vélo, ce qui les décourage à pédaler pour aller au bureau. Avec un VAE tu arrives au bureau sans trop suer et tu n'as pas besoin de prendre une douche. De plus les vélo cargo serait une bonne option pour le "dernier mille" de la livraison à domicile pour tous les petits colis.

4.2.8 Les citations des problématiques rencontrées par les participants

- **Ne plus faire d'aménagement cyclable** comme sur la **rue de Domaine** et comme sur **l'avenue le Gendre à Cap-Rouge**. (Ce sont de vraies montagnes russes à chaque entrée de cours et chaque bosse créée par les bordures brassent le contenu de mes sacs d'épicerie ainsi que mes enfants. Je préférerais rouler dans la rue).
- J'habite le vieux Québec. Nous sommes les **grands oubliés de liens cyclables sécuritaires**.
- Question : Est ce que **les pistes cyclables asphaltées hors rue sont conçues pour supporter la circulation de camions?**
- La Ville a effectivement bonifié le réseau cyclable utilitaire ces dernières années, mais **les investissements annuels demeurent faibles et les efforts sont minés par une ouverture très lente du réseau et une fermeture trop hâtive** qui ampute bon an mal an, deux à trois semaines de saison cyclable aux cyclistes.
- La Ville doit cesser de mettre des bandes cyclables à la gauche des voitures stationnées, mais plutôt à la droite, pour éviter l'emporiage. **La bande de la 3^e Avenue est dangereuse** pour cette raison, bien que très pratique.
- La Ville doit aussi cesser d'imposer aux cyclistes l'obligation d'utiliser les feux piétons ou de faire des arrêts obligatoires un peu partout sur le réseau, par exemple sur **l'axe du boulevard Champlain ou le corridor des Cheminots**. C'est un irritant majeur. Québec est probablement la seule ville au monde qui force les cyclistes à donner priorité aux voitures aux entrées et sorties de stationnements. Il faut inverser le paradigme; ce sont aux automobilistes de patienter avant d'effectuer leur virage, pas aux cyclistes de s'immobiliser.
- **L'exemple de la promenade Samuel de Champlain est frappant** : On y retrouve l'été souvent plus de vélos que de voitures mais les vélos (et piétons) ont 20 secondes dans le cycle alors que les voitures ont 2 minutes. Cette inégalité, sous prétexte de sécurité, est frappante au manque d'égard attribué aux transports actifs. La mobilité devrait être remontée au même point que la mobilité dans la vision de la Ville. Voici un exemple frappant de cette incohérence : <http://velurbanisme.com/2016/05/29/pont-lavigneur-la-priorite-par-le-nombre/>
- Exemple : **Chemin Saint-Louis direction Est, entre côte Ross et côte à Gignac (moins d'un km). Il y avait avant une piste cyclable qui était ridiculement étroite.** Elle a disparu et on suggère maintenant aux cyclistes de faire un bon détour et une bonne côte (on n'exigerait jamais un tel détour pour les voitures). Pour ce petit bout qui manque, une indication claire sur la chaussée mettant en évidence que les vélos ont priorité sécuriserait le parcours (très achalandé par les vélos) et ne retarderait pas vraiment les voitures étant donnée la faible distance.
- **Le corridor des Beauportois entre Clémenceau et Adrien-Dufresne**, par exemple, comporte 6 feux pour piétons qui représentent plus de 10 minutes d'attente en moyenne pour parcourir un seul kilomètre. Force est de constater qu'à peu près aucun cycliste ne respecte l'ensemble des feux, car cela devient beaucoup trop contraignant (et non nécessaire). À l'inverse, certains endroits, tels que **l'intersection Bourg-Royal et de Grandlieu**, comportent des feux pour piétons obligatoires, qui apparaissent dès qu'ils sont actionnés, ce que j'apprécie grandement.
- Au printemps, lorsque la neige a fondue, on voit facilement **quels établissements ont poussés leur neige sur les pistes cyclables**. Ça retarde le début de saison d'au moins deux semaines à chaque année.

- Je trouve **le partage de la route déjà assez complexe en été** que je n'oserais pas m'y risquer en hiver alors que les rues sont plus étroites en raison de la neige accumulée sur les côtés.
- Je ne peux malheureusement pas de façon sécuritaire aller faire l'épicerie dans mon propre quartier (sur l'Ormière) à cause de **l'absence d'infrastructure cyclable ou d'accotement**. C'est aussi très difficile pour moi d'aller rejoindre la piste sur Chauveau où il y a beaucoup de commerces intéressants pourtant. Aussi, je ne vais pas au Grand Marché de Québec aussi souvent que je l'aimerais car il n'y a pas de chemin optimal sécuritaire et je trouve le coin Soumande très dangereux à naviguer.
- Par exemple, **le nord de Beauport n'est lié au reste de la ville que par un seul lien cyclable, le corridor des Beauportois**. Ce dernier n'est pas déneigé ni damé dans sa portion entre **la rue Blanche-Lamontagne et la rue Clemenceau**, ce qui élimine le seul lien cyclable sécuritaire vers les autres quartiers en hiver. Mais, même en été, **se rendre à Charlesbourg ou Coureville en évitant de rouler sur le boulevard Louis-XIV** ou se rendre dans **le sud de Beauport sans avoir à rouler sur la rue Seigneuriale ou le boulevard Raymond** implique de très longs détours. Entre autres : - Un aller-retour **au sommet de la chute Montmorency** à partir de l'intersection du **boulevard Louis-XIV et de la rue Lauréat-Bélanger**, un trajet de moins de 11 km avec environ 60 m de dénivelé positif par le plus court chemin, se transforme en un trajet de plus de 30 km et 220 m de dénivelé positif si on veut le faire par une route sécuritaire pour tous. Ce détour devient nécessaire pour éviter de rouler sur Louis-XIV, où le débit de circulation est élevé, sur 550 m **entre Beauport et Courville**. D'ailleurs, un sentier dans le gazon à côté du boulevard Louis-XIV, entre la fin du corridor des Beauportois et Courville, montre clairement le besoin pour un passage sécuritaire sous la forme d'une ligne de désir. - Un trajet entre Beauport et Charlesbourg à la hauteur du boulevard Louis-XIV implique un détour jusqu'aux Promenades Beauport pour un cycliste qui désire éviter de rouler sur Louis-XIV, ce qui ajoute environ 5km pour un trajet qui fait moins de 2 km. Un chantier de construction sur le Boulevard Louis-XIV a retranché la moitié des voies pendant la majorité de l'été 2018. J'ai circulé à cet endroit aux heures de pointe presque quotidiennement pendant ces travaux, je n'ai constaté qu'un impact très limité sur la fluidité de la circulation.
- Un bon exemple de la difficulté pour **l'activation du passage piéton-cycliste** est lorsque on se dirige vers **le sud sur Pierre Bertrand**. Une fois qu'on quitte la piste cyclable au centre, on suit une bande cyclable jusqu'à Hamel. En arrivant à Hamel, on n'a pas accès au bouton du feu piéton, à moins de grimper sur le trottoir, pourtant c'est une voie cyclable créée par la Ville.
- **Les secteurs sous le viaduc et près des entrées et sorties d'autoroutes** sont très dangereux pour les cyclistes.
- Je trouve cela extrêmement dangereux surtout où **les viaducs proches du cégep Limoilou et l'école secondaire Jean-De-Brébeuf**
- Vraiment, en plus il y a un pavillon où vont étudier des étudiants de l'Université Laval au **coin Hamel/Parc-Techno**. Bonne chance pour s'y rendre en vélo/autobus/etc. autre que par la voiture. Ce coin-là est désastreux pour les piétons et les vélos.
- La section problématique était **entre la rivière Saint-Charles et la haute-ville** : sur Jean-Lesage la circulation est rapide et il y a beaucoup de véhicules lourds et la côte de la potasse n'est pas très large et comporte une courbe.

- J'empruntais quotidiennement **la piste sur Monseigneur-Gauthier** avant la COVID et pour moi, la piste tracée est une zone d'emportière. Il faut être aux aguets, rouler lentement et sur la ligne du côté de la rue pour rester en sécurité.
- Lorsque je fais mon arrêt (c'est-à-dire toujours), **il m'est souvent difficile de pouvoir y aller à mon tour**, les automobilistes ne respectant pas toujours mon tour de passage. Cela devient d'ailleurs d'autant plus problématique lorsque les bandes cyclables sont conçues de façon que les cyclistes se retrouvent à l'inverse de la circulation.

4.3 FORUM « VÉLO RÉCRÉATIF EST SPORTIF » (33 COMMENTAIRES)

La pratique du vélo est considérée **récréative** lorsque le cycliste se déplace pour une randonnée ou pour le loisir dans des réseaux ouverts à l'ensemble de la population et à usages multiples.

La pratique du vélo est considérée **sportive** lorsque le cycliste vise le dépassement de soi ou la compétition dans des circuits ouverts à l'ensemble de la population, dédiés ou à usage restreint.

Question pour lancer la discussion :

- À quel endroit pratiquez-vous le vélo récréatif?
- Y a-t-il des endroits que la Ville devrait officialiser, bonifier ou régler?
- À quel endroit pratiquez-vous le vélo sportif?
- Y a-t-il des endroits que la Ville devrait officialiser, bonifier ou régler pour ce type de vélo?

L'analyse du thème « Vélo récréatif » fait ressortir 6 sujets. Ceux-ci sont présentés ci-après dans l'ordre décroissant du nombre de commentaires qui leur sont affectés :

Thèmes	Commentaires	Mentions « j'aime »
4.3.1 Fat bike Chauveau	16	62
4.3.2 Aménagement	6	7
4.3.3 Déneigement	4	5
4.3.4 Équipement	3	3
4.3.5 Sécurité et réglementation	2	1
4.3.6 Vélo sportif - conditions de pratique	2	0



4.3.1 Fat bike Chauveau (16 commentaires et 62 « aime »)

Le sujet « Fat bike Chauveau » est très populaire. En effet, les participants attirent l'attention sur ce qui suit :

- Préserver à tout prix le site familial de vélo de montagne et fat bike, dans le secteur Chauveau, c'est le site parfait pour s'oxygéner et pratiquer le vélo de montagne (cité 7 fois), développé et entretenu de façon sécuritaire bénévolement par un citoyen engagé et ce à l'année longue (cité 9 fois). Un des rare site accessible en ville, très utilisé, été comme hiver.
- Avant d'aller de l'avant avec le projet de démolition de ces pistes, j'inviterais les gens qui ont à rendre cette décision de prendre une petite demi-heure et d'aller rouler dans ces sentiers. Ils constateront la popularité de ceux-ci. Fatbike Chauveau...UN TRÉSOR !!! (cité 4 fois).
- La Ville devrait s'investir un peu plus pour soutenir une activité pratiquée par ses citoyens et diversifier ses projets de plein air (cité 2 fois). La signalisation et les sentiers sont fait pour ne pas interférer avec les marcheurs (cité 3 fois).
- Fat Bike Chauveau : C'est accessible et central. Pas besoin d'embarquer le vélo dans l'auto pour s'y rendre. C'est gratuit! On rencontre des familles et des gens de tous les âges (cité 6 fois). Les sentiers ne croisent pas ceux des piétons ou les pistes de ski de fond. -Les pistes servent pendant TOUTE l'année.
- « Fat bike Chauveau : Les aménagements proposés pour le pôle du Parc Chauveau laisse beaucoup trop peu de place au vélo de montagne et au fat-bike et ne tient pas compte de l'engouement que suscite ce sport auprès de la population, notamment des jeunes familles. Au fil des ans, un réseau impressionnant de sentiers de près de 9 km de vélo de montagne et fat-bike a été développé par un bénévole et ce, dans le plus grand respect des milieux naturels et avec des moyens limités. Certes, ce réseau n'est pas formel, mais il n'en n'est pas moins prisé par les nombreux utilisateurs estivaux et hivernaux et ce tout en respectant les autres usagers du Parc Chauveau. La place laissée au vélo de montagne et au fat-bike serait réduite à environ 3 km selon des premières estimations. Il est intéressant de voir s'ajouter d'autres sentiers pédestres, un parcours d'art public et des jardins communautaires. Mais, est-ce que ces ajouts doivent forcément se faire au détriment du vélo de montagne en été et du fat-bike en hiver (cité 2 fois)?
- De plus, l'été, le vélo de montagne peut s'exercer dans les sentiers de ski de fond et de raquette comme c'est déjà le cas. Par ailleurs, des sentiers sont déjà aménagés à proximité de l'espace qui semble destiné à l'agriculture urbaine. Qu'est-ce qui empêche que ces deux activités se côtoient? Est-ce un problème de savoir que des cyclistes peuvent pratiquer leur sport à proximité des usagers de jardins communautaires? Non.

4.3.2 Aménagement (6 commentaires et 7 « aime »)

L'ensemble des participants trouvent que pour encourager le vélo récréatif, il y a lieu d'effectuer certains aménagements. Plusieurs anomalies sont constatées ou des suggestions sont faites :

- Il manque un lien cyclable sécuritaire nord-sud entre la base de plein air de Sainte Foy et la piste cyclable du Cheminot de Val-Bélair. Cela permettrait de faire une belle boucle

cyclable autour de la ville de Québec. Cela pourrait créer un raccourci pour se rendre à Fossambault-sur-le-Lac.

- Il devrait y avoir une piste cyclable sur la rue Létourneau qui permettrait de rejoindre le boulevard Saint-Jacques en provenance de la rue Careau et du boulevard Central. Aussi, prolonger la piste cyclable Saint-Jacques au nord de Chauveau.
- La Ville devrait considérer l'option de remettre une piste cyclable le long du fleuve à la hauteur de la rue Dalhousie. Cette petite distance est l'apothéose du parcours cyclable le long du fleuve. Nombre de cyclistes font la piste que pour se rendre à ce point de vue! Il est possible de mettre en place une limite de vitesse, des obstacles (speed bump, slalom) et de bien sécuriser le parcours (murets, signalisation) à peu de frais. Pas besoin d'une passerelle très coûteuse. Voir par exemple les Quais de Genève : même situation urbaine le long d'un plan d'eau et autrement plus achalandé. Pourtant on y a aménagé un parcours cyclable qui fait la totalité de la distance le long du lac et du centre-ville. Pourquoi priver les cyclistes de la plus belle vue sur la piste qui va de la promenade Champlain jusqu'au Chutes Montmorency?
- Il devrait y avoir une piste cyclable dans le parc de la plage Jacques Cartier reliant ainsi Cap-Rouge au reste du monde!
- La piste cyclable sur Chauveau entre Robert Bourassa et Bastien (pour rejoindre la piste des Cheminots) est dans un état épouvantable. Montées, descentes aux intersections mal aménagées, chaussée en pente et mal entretenue. Bref, le pire tronçon cyclable de la ville de Québec!

4.3.3 Déneigement (4 commentaires et 5 « aime »)

Une bonne partie des participants trouvent que pour encourager le vélo récréatif il faut penser améliorer le déneigement. Plusieurs constats et des suggestions d'améliorations ont été faites :

- À chaque année, les passages sous les viaducs (piste vers les chutes Montmorency, viaduc sous le pont-tunnel Joseph Sampson) sont couverts d'une épaisse couche de glace bien après le début de la saison. Les cyclistes doivent décider entre passer sur cette glace et risquer une chute ou rebrousser chemin et circuler sur des artères non-sécuritaires. La ville devrait prioriser ces passages dès la fonte des neiges afin qu'ils soient utilisables dès le début de la saison de vélo.
- C'est aussi le cas près du parc Chauveau dans les tunnels sous le boulevard Saint-Jacques et le boulevard Chauveau.
- Le seul problème est le fait que plusieurs organisations poussent la neige de leur parking sur les pistes cyclables (le stationnement de la SAAQ ou celui au sud de l'hôpital l'Enfant-Jésus me vienne en tête). Il serait souhaité que la Ville cherche à corriger ces mauvais comportements afin de permettre aux citoyens de pouvoir profiter des équipements plus tôt en saison.
- Même situation pour la piste cyclable qui passe entre la base de plein air de Sainte-Foy et la rue Einstein. Le 3000 Rue Einstein, souffle la neige de son stationnement directement sur la piste cyclable qui passe derrière leur stationnement sous les lignes hautes tension. Ça prend des semaines à fondre.

4.3.4 Équipement (3 commentaires et 3 « aime »)

Certains participants attirent l'attention sur les équipements attenants aux pistes cyclables. Voici ce qu'ils en pensent :

- Installer des prises électriques dans des haltes le long des pistes cyclables et les répertorier. Les cyclistes avec assistance électrique pourraient alors recharger leurs batteries.
- L'absence de liens mécaniques entre la haute-ville et la basse-ville, notamment à Sillery, empêche les cyclistes, qui ne sont pas propriétaire d'une auto avec un support à vélo, de profiter de la piste Samuel-de-Champlain. L'ajout d'un support à vélo sur l'autobus qui fait le trajet #16 permettrait aux cyclistes de profiter de cette piste et pourrait augmenter l'achalandage sur ce trajet.
- Les toilettes publiques à proximité des pistes cyclables sont un service essentiel, notamment pour les familles, les aînés et les personnes vivants avec un handicap. La Ville devrait les garder ouvertes plus tôt et plus tard dans la saison.

4.3.5 Sécurité et réglementation (2 commentaires et 1 « aime »)

Les participants ont aussi traité des problématiques liées à la sécurité. Néanmoins, une observation pertinente résume une situation récurrente :

- La balade sur la promenade Samuel-de-Champlain et le corridor du Littoral est magnifique et très utilisée par des gens de tous âges et habiletés ainsi que par des familles. La construction en cours va créer de magnifiques points supplémentaires pour s'arrêter et profiter de la nature et de la beauté du fleuve. La connexion avec la côte Gilmour a été améliorée, ce qui donne aussi la possibilité d'aller faire le tour du Parc des Champs-de-Bataille en toute sécurité, un autre très beau parcours récréatif. Cependant, il y a un aménagement qui me laisse perplexe : ce sont les citoyens à vélo qui doivent arrêter pour laisser passer les voitures et non l'inverse. Pourquoi ne pas protéger les plus petits, les plus faibles? Il me semble tout à fait logique de faire arrêter les voitures et camions qui circulent dans la section industrielle du port, les clients qui vont au Spa ou ceux qui se rendent à la piscine publique en voiture, pour donner la priorité absolue aux vélos (et il y a aussi des piétons!). On voit des familles avec des enfants qui pédalent avec fierté en zigzaguant, ne serait-il pas naturel de leur donner la priorité?
- Pourquoi est-ce interdit de circuler à vélo, même de circuler À PIED à côté de son vélo, à la plage Jacques-Cartier?

L'analyse du thème « Vélo sportif » fait ressortir 1 seul sujet : les conditions de pratique. Il est présenté ci-après :

4.3.6 Vélo sportif - conditions de pratique (2 commentaires et 0 « aime »)

Les participants attirent l'attention sur ce qui suit :

- Les pistes cyclables sont multiusages et ne permettent pas ainsi de pratiquer le vélo sportif. Quant à la pratique sur certaines routes qui pourraient s'y prêter, c'est trop risqué.
- « J'essaie de limiter cette activité aux lieux et périodes qui ne sont pas en conflit avec d'autres usages. Par exemple, durant l'été, la piste cyclable sur le bord du fleuve n'est pas appropriée, puisque de nombreuses familles et touristes s'y promènent. Je pédale ailleurs (chemin Saint-Louis, chemin du Roy, Rive-Sud par le pont de Québec). »
- « Rouler à 30 km/h sur le réseau cyclable, il faut choisir nos heures car il y a maintenant de tout sur les pistes cyclables (patin à roues alignées, marcheurs, fauteuils roulants, animaux, etc). Dans les rues, on se fait klaxonner et crier d'utiliser les pistes cyclables. Sur certaines routes (ex. : Grande Ligne, Fossambault, 138, etc.) les véhicules passent à côté de nous à 100 km/h et plus. Il n'y a plus vraiment d'endroits sécuritaires pour nous. »

4.4 FORUM « INTERMODALITÉ » (19 commentaires)

Dans une perspective de mobilité active, l'intermodalité réfère à un **usage combiné de modes de transport actif** (ex. : vélo + marche, patins à roulettes + marche, etc.) ou avec un transfert vers un mode de transport collectif (autobus, tramway, train, traversier, autopartage, taxi, etc.).

Questions pour lancer la discussion :

- La combinaison de différents modes de déplacements actifs, avec ou sans l'utilisation de moyens de transport collectif, permet de franchir plus facilement les distances entre un domicile et un lieu d'activités. Quels sont les facteurs principaux à considérer pour faciliter une telle pratique?
- Comment faire en sorte que l'amélioration des conditions de déplacements piétons, le développement de liens cyclables, la disponibilité du transport en commun et d'autres moyens de transport collectif, influencent encore plus le recours à l'intermodalité?

L'analyse du thème « Intermodalité » fait ressortir 5 sujets qui sont présentés ci-après dans l'ordre décroissant du nombre de commentaires qui leur sont affectés :

Thèmes	Commentaires	Mentions « j'aime »
4.4.1. Équipements	11	11
4.4.2. Aménagement	3	4
4.4.3. Tramway	2	4
4.4.4. Appli vélo	2	2
4.4.5. Règlementation	1	0



4.4.1 Équipements (11 commentaires et 11 « aime »)

Le sujet « Équipements », quant à l'usage de l'intermodalité, apparaît comme le plus important tout en comportant certains écueils. En effet, les participants attirent l'attention sur ce qui suit :

- La combinaison des déplacements à vélo avec l'utilisation du transport collectif pour parcourir de plus grandes distances comporte certains obstacles. Il semble que les chauffeurs du RTC sont hostiles à l'égard des cyclistes qui mettaient trop de temps à installer leur vélo. Ceci dissuade certains citoyens à faire usage de l'intermodalité. Pour pallier certaines contraintes, le RTC devrait diffuser l'information aux cyclistes pour connaître la marche à suivre pour le faire de manière autonome et bien sécuriser leur vélo pendant le transport, par ex., en publiant un vidéo d'initiation sur leur site Internet. (cité 3 fois).
- Les vélo cargo de tous types et les Fatbike ne sont pas admis sur les supports à vélo, ce qui limite l'usage de l'intermodalité.
- Du fait que l'on sait que son vélo sera en sécurité, l'installation de supports à vélos sécuritaires (ou même de casiers) près de certains arrêts Métrobus ou express permettrait d'augmenter le rayon de desserte de ces arrêts de bus. Des villes ayant fait l'expérience sont citées en exemple : « Toronto, Victoria et Vancouver. Voir par exemple le rapport "Secure Bike Parking in Vancouver: Local & Regional Context, Best Practices, and Recommendations" disponible ici (<https://bit.ly/2UqoK72>) » ou encore « Ottawa (en consultation publique en 2020 sur leur stratégie de stationnements pour vélo), lien : <https://participons.ottawa.ca/strategie-de-stationnement-pour-velos> ».
- Réaliser un projet pilote de vélos en libre-service dans les parcs technologiques près des arrêts de bus. Certaines entreprises pourraient aussi être intéressées : « OPTEL par exemple qui a déjà installé un support à vélos sécurisé de 12 places, un stationnement traditionnel pour 20 vélos et une station de réparation de vélos en libre-service ».
- Doter les stations d'autopartage de supports à vélo (ou casiers) sécuritaires encouragera l'usage des vélos pour s'y rendre et prendre possession de l'auto réservée. Cela pourrait augmenter le nombre de personnes intéressées par le service d'autopartage (cité 2 fois).

4.4.2 Aménagement (3 commentaires et 4 « aime »)

Des participants trouvent que pour encourager l'intermodalité, il faut penser à l'aménagement. Des constats et des suggestions d'améliorations ont été faites :

- Il faut le plus possible transformer la ville en "grille" pour les piétons et les cyclistes pour libérer ceux-ci des multiples barrières. Il y en a vraiment beaucoup à Québec (autoroutes, rivières, chemin de fer, côtes, quartiers enclavés qui débouche sur un boulevard après plein de détours). Ça rend la perspective de se déplacer autrement qu'en voiture très décourageante. Pour motiver les citoyens à faire des déplacements actifs, il faut :
 - Créer des raccourcis/traverses à niveau/ponts pour aider les autres modes de transports à être plus efficaces.
 - Que les trajets autres que ceux en voiture, tous modes confondus, soit le plus direct possible sinon la voiture le remportera toujours.
- « La Ville a élargi des trottoirs sur le coin de la rue l'avenue Cartier et du chemin Sainte-Foy et sur le boulevard Laurier à l'ouest de l'avenue Cartier. Toutefois, il

est loin d'être évident que l'achalandage à ces endroits justifie un tel élargissement. Bien que ça peut être agréable de marcher sur un trottoir qui est très large, un tel aménagement peut avoir pour effet de réduire l'espace disponible aux cyclistes ».

- « Il serait pertinent de réaménager la partie de Laurier à l'est d'Hollande afin de permettre aux cyclistes de se rendre aux bureaux dans le coin de Thornhill, du Complexe G et dans le Vieux-Québec ainsi qu'aux familles, aux aînés, aux touristes, etc. de se rendre au Parc des Champs-de-Bataille, au Musée, sur l'avenue Cartier, etc. ».

4.4.3 Tramway (2 commentaires et 4 « aime »)

L'ensemble des participants trouvent que pour encourager l'intermodalité, il y a lieu de profiter du projet de tramway en y inscrivant la place que doit avoir les modes de transport actif. Plusieurs suggestions ont été faites :

- Prévoir des avantages pour les cyclistes de prendre le tramway par exemple réduire le coût des voyages en tramway, avoir de la place pour entrer son vélo dans le tramway, avoir des stationnements sécuritaires et à l'abri pour les vélos dans les stations, etc...
- La Politique de mobilité active et les actions qui en découlent devront tenir compte de l'impact de l'implantation du tramway sur les autres modes de mobilité active. Par exemple :
 - Le trajet du tramway sur René-Lévesque risque de créer une barrière pour les piétons et cyclistes entre les quartiers au nord et au sud.
 - Le tramway pourrait également inciter les automobilistes à emprunter davantage le boulevard Laurier plutôt que René-Lévesque, ce qui augmenterait l'effet de barrière déjà existant à cet endroit.
 - René-Lévesque deviendrait trop achalandé pour les cyclistes.
 - Le trajet du tramway sur la 1^{re} Avenue pourrait également créer un effet de barrière.

4.4.4 Appli vélo (2 commentaires et 2 « aime »)

Certains participants proposent des innovations pour encourager l'intermodalité :

- « Afin d'encourager la mobilité active, il serait très utile d'avoir une application qui permet aux cyclistes de trouver le trajet sécuritaire recommandé par la Ville, entre autres, pour se rendre à un arrêt d'autobus ou au tramway. Il serait souhaitable que cette carte localise des services comme des supports à vélos, sécurisés ou autres, et des toilettes publiques. Il ne faut pas sous-estimer l'importance des toilettes publiques pour les piétons et cyclistes, notamment les familles et les aînés, puisque ça peut prendre plus de temps pour se rendre à destination qu'en auto » (cité 2 fois).

4.4.5 Règlementation (1 commentaire et 0 « aime »)

Un participant se questionne sur l'utilisation des trottinettes électriques :

- « J'aimerais m'équiper prochainement d'une trottinette électrique et en me renseignant, je vois qu'elle n'est pas permise sur les voies publiques(rues). Est-ce le cas à Québec? Qu'elle est l'application de la réglementation pour ce genre de véhicule? »

5.1.1 Aménagement (85 idées et 178 « aime »)

- Les grands principes
 - La disposition des bandes cyclables près du trottoir et non dans la rue (idées 1 et 71)
 - L'ajout de parcours cyclables dans les grands stationnements, particulièrement ceux bordés par des pistes cyclables (idées 2 et 48)
 - Transformer les réseaux cyclables en pistes de ski de fond pendant l'hiver (idée 14)
 - Créer des avancées de trottoir aux traverses piétonnes clés pour rétrécir la rue et ralentir le trafic automobile (idées 17 et 84)
 - Plus de passages piétons, moins de feux d'intersections --> Prioriser la mise en place de ronds-points (idée 23)
 - Profiter des servitudes actuelles ou démantelées pour aménager des liens piétons et éviter des détours à la marche de plus de 5 minutes.
 - À chaque renouvellement de l'asphalte, rajouter une piste cyclable à l'instar de ce qui a été fait sur la route de l'Église (idées 28 et 85)
 - Rehausser les traverses piétonnières et cyclables au niveau des trottoirs et les pistes cyclables (idée 34)
 - Terminer les aménagements cyclables proposés par Vélo Québec dans la révision du Plan directeur 2015 (carte 6 en page 8) (idées 35)
 - Aménagements cyclables sécuritaires là où il y a des virages en double sur la chaussée (idées 37 et 64)
 - Trottoir chauffant localisé (idées 38, 66 et 67)
 - Favoriser les passages à vélo entre les frontières des anciennes villes (idée 40)
 - Traversée croisée (idée 43)
 - Ajouter trottoirs et pistes cyclables sécuritaires près des écoles (idée 46)
 - Pistes cyclables : la chaussée au niveau de la rue avec barrière physique qui la sépare des véhicules moteur c'est bien (route de l'Église) (idée 47)
 - Revoir aménagement des boulevards cyclable (idée 68)
 - Travailler pour un meilleur partage des artères entre les vélos et les autobus (voies cyclables séparées, etc.) (idée 70)
 - Diminuer l'importance des critères concernant l'automobile lors de la conception des infrastructures routières (idée 72)
- Les artères (rue, boulevard, avenue)
 - L'ajout d'un trottoir et/ou d'un axe cyclable est-ouest efficace et rapide (idées 4, 33 et 53), dans le quartier Saint-Roch (idée 4), sur Hamel (idées 5, 6, 19, 54 et 61), pour prolonger celle du boulevard Hochelaga vers l'ouest sur boulevard Neilson en site propre unidirectionnelle (idée 11)
 - L'ajout d'une voie cyclable protégée plus large sur le chemin Saint-Louis (cité 2 fois) (idées 7 et 60)
 - L'ajout d'une piste cyclable dans le tunnel ferroviaire reliant la basse-ville (boulevard Charest) au Boulevard Champlain (idées 8 et 57)

- La création d'une voie verte sur de la Grande Allée entre le bois de Coulonge et les plaines d'Abraham. En hiver, faire une voie blanche (idées 9 et 58)
 - Transformer la piste cyclable Lebourgneuf en REV (idées 10 et 49)
 - Poursuivre le trottoir, sur Charest Ouest, de l'escalier Joffre jusqu'à Saint-Sacrement (idées 12, 55 et 56)
 - L'ajout d'une piste cyclable sur Route de l'aéroport (idées 13, 21 et 63)
 - Faire une voie cyclable sur Louis XIV. Utiliser un des deux trottoirs (idées 15 et 62)
 - L'ajout de bande cyclable à George-Muir/Vézina, sur Lapierre nord vers lac Saint-Charles et rue de la Faune entre Saint-Émile et le parc-o-bus (idée 18)
 - Poursuivre la piste Père-Marquette au centre-ville (idée 24)
 - Une vraie piste cyclable de la colline parlementaire jusqu'à Pointe-de-Sainte-Foy (idée 25)
 - Prolonger la piste cyclable du boulevard Cloutier jusqu'à la piste cyclable des Cheminots (idée 31)
 - Prolonger la piste cyclable du boulevard Pierre-Bertrand au nord (idées 32 et 44)
 - Mettre un terre-plein central au centre de Charest et y planter des arbres (idée 36)
 - L'ajout de trottoirs sur Montolieu entre Pie XI et l'autoroute (idée 41)
 - Un trottoir serait très utile à la fin du boul. René-Lévesque vers Laurier côté est (idées 45, 77 et 78)
 - Retirer la voie d'accès rapide d'autoroute pour emprunter la rue résidentielle Simon-Napoléon-Parent et limiter la circulation de transit (idées 59 et 75)
 - Projet de mobilité citoyenne sur l'avenue du lac Saint Charles (idée 65)
 - Tramway, boulevard René Lévesque et cyclistes (idées 82 et 83)
- Les lieux
 - Aménager l'accès piéton ou transports publics à la Baie de Beauport (idées 3, 50, 51 et 52)
 - Accès à l'IGA, Place des Quatre-Bourgeois (idée 16)
 - Créer une passerelle connectant le quartier Duberger-Les Saules et le Parc technologique chevauchant les voies ferrées (idée 20)
 - Piste vers le Parc technologique (idée 22)
 - Corridor pour piétons et cyclistes sur le viaduc de Henri-IV à la hauteur de Sainte-Geneviève (idée 27)
 - Connexion entre la rue Saint-Vallier et le corridor du Littoral (idée 29)
 - Créer des parcs de vélos pour enfants (cité 2 fois) (idées 30 et 74)
 - Passage piétonnier à l'intersection Aqueduc, Franklin, Saint-Sauveur (idée 39)
 - Construction d'un trottoir sur le viaduc route Sainte-Geneviève/Henri-IV (idée 42)
 - Coin autoroute de la bravoure et industrielle. Le passage piéton actuel étant très dangereux je propose un tunnel comme à Shannon (idée 69)
 - Parc de la plage Jacques-Cartier : aménagement de 2 pistes distinctes (marcheurs vs coureurs) (idée 73)
 - Création d'un parc canin sur le secteur Sainte-Foy (idée 76)

- Ajouter des bosses pour vélo dans les parcs (idée 79)
- Chemin à parcourir en patin à glace (idée 80)
- Créer un parc linéaire dans l'emprise de l'aqueduc municipal (idée 81)

5.1.2 Engagement (62 idées et 71 « aime »)

- Le vélo de montagne du parc Chauveau
 - Préserver le secteur familial de vélo de montagne dans le secteur Chauveau, développé et entretenu de façon bénévole par un citoyen (59 idées : 1 à 4, 6, 7 à 61)
- Promotion de la pratique du vélo et du déplacement actif
 - Instaurer une certification de type "Bienvenue cyclistes" chez les commerçants de la ville (idée 5)
 - Participation de la Table de quartier Orsainville (idée 7)
 - Présenter le film « Why We Cycle » aux habitants de la ville de Québec et aux élus (sur internet avec sous-titres en français) (idée 62)

5.1.3 Équipement (28 idées et 100 « aime »)

- Les transports en commun
 - Pour le futur tramway, permettre aux cyclistes de voyager avec leur vélo dans le wagon arrière du tram (idées 1 et 26)
 - Conserver les supports à vélo sur les autobus en hiver (idées 2)
 - Améliorer l'utilisation des supports à vélo (idées 7, 19 et 20)
- Location
 - BIXI à assistance électrique et vélos cargos électriques à emprunter (idées 6, 9, 24 et 25)
- Infrastructure et aide
 - Intégrer la carte du réseau cyclable à l'application Nomad du RTC (idée 3)
 - Le fameux lien mécanique basse ville haute ville! (idées 4, 21 et 22)
 - Ajouter systématiquement des supports à vélo lors de réfection de rues (idées 8 et 27)
 - Stations de réparation autonome de vélos (idée 10)
 - Améliorer l'utilisation des feux pour piétons (déclenchement automatique et éviter à l'utilisateur à avoir à enlever ses mitaines durant l'hiver) (idées 11 et 12)
 - Abris couverts pour vélos dans les stationnements (idées 13 et 28)
 - Pour être à jour, tester régulièrement les parcours cyclables sur les services de cartographie (idée 14)
 - Ajouter des fontaines d'eau pour se ravitailler en eau sur les pistes cyclable (idée 15)
 - DÉSENCLAVER plusieurs quartiers avec des stations ayant un accès sur chaque côté de l'autoroute ou de la rivière pour les piétons, vélos... (idée 17)
 - L'éclairage des pistes cyclables ne doit pas aveugler le cycliste (Route de l'Église - mal fait) (idée 18)

- Accommodement
 - Permettre aux cyclistes d'utiliser le service à l'auto des restaurants (idées 5 et 23)
 - Vélo électrique quatre saisons (idée 16)

5.1.4 Règlementation (26 idées et 49 « aime »)

- Lieux
 - Lever l'interdiction des vélos sur la plage Jacques Cartier et la relier au réseau du boulevard Champlain (idées 1, 20, 21, 22)
 - Garder les Plaines d'Abraham fermées à la circulation (idée 4)
 - Un quartier sans voiture (idées 5, 17, 18, 19)
 - Ajouter des obligations de tourner dans les rues résidentielles du centre-ville (idée 8)
- Assouplissement et sécurisation pour les cyclistes
 - Autoriser officiellement les cyclistes à « couler » les arrêts (idées 2, 9, 10)
 - Interdire le virage à droite au feu rouge lorsque présence d'une piste cyclable double à l'intersection (idée 3)
 - Interdiction de stationnement dans les bandes cyclables à l'année longue (idées 6, 23)
 - Pour les vélos électriques, passer de 32km/h à 40km/h (idée 24)
 - Refonte des règlements municipaux pour que les cyclistes aient priorité sur les piétons aux intersections (idée 26)
- Encouragement des déplacements actifs autres que vélo
 - Micromobilité acceptée comme un vélo dans la ville (idées 7 et 11 à 16)
 - Adopter un règlement d'un plan de gestion des déplacements actifs pour les employés (idée 25)

5.1.5 Signalisation (23 idées et 70 « aime »)

- Distinction par la couleur et par un aménagement spécifique
 - Exemple de voie cyclable sécuritaire à Hambourg, en Allemagne (idées 1, 16, 17 et 18)
 - Passage pour piétons surélevé (idée 3)
 - Réaliser la coloration des bandes cyclables et chaussées désignées du réseau de Québec avec des composites de type « béton bitumeux coloré » (idée 13)
- Feux de signalisation
 - Mettre les délais des feux pour piétons aux mêmes standards que ceux des feux de circulation (idées 2, 9, 20, 21)
 - Plus de boutons d'appel de feux pour les vélos (idée 10)
 - Mettre des feux piétons (idées 11 et 15)
 - Feux piétons/cyclistes une direction à la fois (comme la circulation) si des pistes cyclables se croisent sur une même intersection (idée 22)

- Panneaux de signalisation
 - Panneaux avec cartes pour piétons (idées 4 et 19)
 - Les traverses piétonnes (idées 5, 8)
 - Partage de la voie (idées 6, 12)
 - Enlever les panneaux de restriction saisonnière
 - Ajouts de panneaux « arrêt » ou « ligne d'arrêt » (idées 14 et 23)

5.1.6 Politique de transport actif (21 idées et 12 « aime »)

- Encouragement du déplacement actif
 - Déplacement actif, commerçants et taxes municipales (idée 2)
 - Faire contribuer les entreprises dans le projet de transport actif et promouvoir le remboursement du kilométrage « vert » (idées 3, 7 et 12)
 - Propositions et éléments prioritaires de la Table de concertation Vélo (TCV) (idées 8 et 21)
 - Améliorer l'efficacité du réseau (idée 10)
 - Encourager les déplacements quotidiens utilitaires à vélo électrique (idée 16)
 - Taxis et covoiturage participent d'une certaine façon au transport actif (idées 17 et 18)
 - Modèle de développement régional durable sur la méthode dite du collier de perles et centre-ville à accès automobile réduit (idées 19 et 20)
- Ski de fond
 - Intégrer le ski de fond comme moyen de transport actif pendant l'hiver (idées 1 et 11)
- Partage des voies
 - Redistribution des voies de déplacement et aménagements appropriés aux différents modes de déplacement (idées 4, 5, 9 et 15)
- Micromobilité électrique
 - Considérer les transports individuels électriques dans le projet de transport actif (idées 6, 13 et 14)

5.1.7 Déneigement (12 idées et 36 « aime »)

- Liens cyclables, arrêts de bus et escaliers
 - Déneiger tous les liens cyclables, arrêts de bus et escaliers (idées 1, 3, 4, 5, 7, 8, 11 et 12)
- Rues et boulevards
 - Déneiger la piste multifonctionnelle (piéton / vélo) sur Einstein / Watt et jusqu'à du Versant-Nord (idée 2)
 - Pour l'hiver, entretenir la piste cyclable du boulevard Lebourgneuf entre le boulevard Saint-Jacques et les Galeries de la Capitale (idées 6 et 10)

- Déneigement du tronçon cyclable sous les bretelles d'autoroute de la White Birch (idée 9)

5.1.8 Sécurité (10 idées et 18 « aime »)

- Virage à droite
 - Enlever les voies de virage rapide à droite (idées 1, 8, 9 et 10)
- Piétons et enfants
 - Améliorer la sécurité des piétons aux abords des arrêts de bus et des écoles (idées 2, 3 et 6)
- Rues et boulevards
 - Tronçon cyclable boulevard Père-Lelièvre (idée 4)
 - Modifier les rues partagées (idée 5)
- Repenser la piste cyclable sur Arago au coin Aqueduc (idée 7)

Boîte à idées

Partagez vos idées d'aménagements ou d'actions originales pour favoriser la mobilité active. Merci pour votre contribution !

155 IDÉES

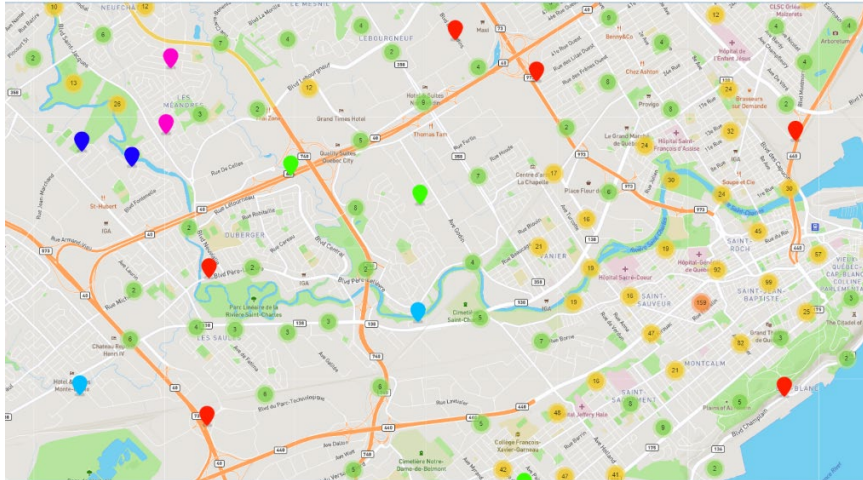
Recherche d'idées

Trier par Découvert...

FERME: Ce remue-ménages a conduit.	Robert Fraser 8 y a 7 mois Pistes cyclables: la chaussée au niveau de la rue avec barrière physique qui la sépare des autos c'est bien (route de l'Église) La chaussée au niveau de la trottoir est moins sécuritaire car il ... Partager 0 Commentaires 1	Mary 8 y a 7 mois Travailler pour un meilleur partage des artères entre les vélos et les autobus (voies cyclables séparées, etc.) Partager 0 Commentaires 0	Nicolas 8 y a 7 mois Transformer les réseaux cyclables en pistes de ski de fond pendant l'hiver. Il serait bien de pouvoir utiliser les voies cyclables pour se dé... Partager 0 Commentaires 4
CRE Capitale-Nationale 8 y a 8 mois Que les taxis deviennent une partie intégrante du transport en commun pour améliorer ou encourager la pratique des déplacements actifs ... Partager 0 Commentaires 0	Sunnygirl 8 y a 8 mois Ajout d'une Piste cyclable Route de l'aéroport. Il n'y a pas de bande de roulement ou de piste cyclable entre Sai... Partager 0 Commentaires 5	Moma 8 y a 7 mois Construction d'un trottoir sur le viaduc route Ste-Geneviève/Henri IV Impossible de se rendre à pied ou à vélo de mon secteur de Montic... Partager 0 Commentaires 1	velonique 8 y a 7 mois Faire une piste cyclable dans le tunnel ferroviaire reliant la basse ville (boulevard Charest) au Boulevard Champlain Partager 1 Commentaires 6
Fiam24 8 y a 7 mois Préserver le réseau de pistes de vélo de montagne et de Fatbike du Parc Chauveau Les réseaux de pistes de vélo de montagne et de Fatbike en milieu... Partager 2 Commentaires 9	Charlesa 8 y a 8 mois Poursuivre le trottoir sur Charest Ouest de l'escalier Joffre jusqu'à Saint-Sacrement C'est un coin hyper dangereux. Le trottoir arrêté d'un coup sec e... Partager 2 Commentaires 5	FrankL 8 y a 7 mois Micro-mobilité et véhicule électrique. Consultation Je ne propose pas d'idées précises, car le problème est complexe. ... Partager 0 Commentaires 0	CRE Capitale-Nationale 8 y a 8 mois Modèle de développement régional durable sur la méthode dite du collier de perles = réseau de transport interurbain efficace qui relie les agglomér... Partager 0 Commentaires 0
mj 8 y a 8 mois Supports à vélo des autobus Pour pouvoir utiliser ce service le vélo doit être dénué de ses ... Partager 2 Commentaires 7	Vittafouque 8 y a 8 mois Terminer les aménagements cyclables proposés par Vélo Québec dans la révision du Plan directeur directeur 2015 (carte 6 en page 8).	JQC 8 y a 7 mois Prolonger la piste cyclable du boulevard Pierre-Bertrand au nord Partager 0 Commentaires 1	Guy 8 y a 7 mois On a enlevé la piste cyclable le long de la rue des Écoliers pour permettre aux voitures de stationner sur celle-ci. Sécurité des enfants ? Partager 0 Commentaires 1
mgadam 8 y a 7 mois Traversée croisée		naubinhorth 8 y a 8 mois Créer des avancées de trottoir aux traverses piétonnes clés pour rétrécir la rue et ralentir le trafic automobile	Rbenson 8 y a 7 mois corridor pour piétons et cyclistes sur overpass de Henri IV à la hauteur de Ste Geneviève.

5.2 CARTE INTERACTIVE (4 053 COMMENTAIRES)

En plus de la boîte à idées, les participants avaient la possibilité de placer des épingles sur la carte interactive pour identifier différents besoins : ajout, amélioration ou déneigement de liens piétonniers ou cyclistes, ajout de supports à vélo, interconnexion, etc.



Ils pouvaient inscrire leurs commentaires directement sur la carte et consulter les commentaires des autres participants.

L'ensemble de ces commentaires a été analysé par l'équipe de projet. Ils constitueront une banque de suggestions riche et utile lorsque des projets seront mis sur pied dans ces secteurs.

Carte interactive	Nombre de commentaires (par catégorie de commentaires)
Piéton	• Lien à ajouter : 368 • Lien informel à formaliser : 74 • Amélioration d'un lien existant : 301 • Point d'inconfort : 837 • Lien à déneiger : 118
Vélo	• Besoin d'ajout de supports à vélo : 52 • Lien à ajouter : 582 • Lien informel à formaliser : 88 • Amélioration d'un lien existant/Point d'inconfort : 463 • Lien à déneiger : 90 • Secteur de fatbike ou de vélo de montagne : 153 • Interconnexion à améliorer avec les corridors cyclables : 82
Actif	• Lien à ajouter : 46 • Lien informel à formaliser : 27 • Amélioration d'un lien existant : 69 • Point d'inconfort : 141 • Lien à déneiger : 8 • Interconnexion à améliorer avec les corridors cyclables : 3
Intermodalité	• Accès piéton à bonifier : 16 • Ajout de supports à vélos : 2
Autre	• Lien à ajouter : 16 • Lien informel à formaliser : 10 • Amélioration d'un lien existant : 79 • Point d'inconfort : 279 • Lien à déneiger : 1 • Interconnexion à améliorer avec les corridors cyclables : 0

6 Auditions publiques (résumé des mémoires)

En tout, **44 mémoires** provenant de 11 citoyens et de 33 organismes ont été déposés. Ils traitent d'un ou de plusieurs thèmes proposés dans la Vision de la mobilité active.

#	Mémoires individus	Thèmes abordés	Résumé des mémoires
1.	Aubin-Horth, Nadia	Justice sociale « Expérience urbaine » pour toutes et pour tous en donnant plus d'espace aux piétons (et aux cyclistes)	Le mémoire fait des suggestions d'actions pour maximiser la protection, le confort et l'attrait des lieux utilisés par les piétons, selon 3 axes : 1. Augmenter la marchabilité (« la marche doit être utile, sécuritaire, confortable et intéressante » - J. Speck) : mixité des usages, réduction de la largeur des chaussées, vitesse auto limitée, réduction des temps d'attente feux piétons, environnement agréable, identifier un réseau de marchabilité en fonction de critères, notamment tous les services à 15 minutes de marche; 2. Diminuer la gestion « tout à l'auto » : optimiser la gestion du stationnement (selon la demande réelle), changer les normes de stationnement (pas de nombre minimum); logement social et abordable dans les secteurs à haute marchabilité, bannir le stationnement gratuit chez les employeurs; 3. Ralentir la circulation : diminuer la largeur des voies de circulation, notamment par du marquage, revoir le partage de l'utilisation (ex. : retirer de l'espace à l'auto pour en faire au vélo), enlever des voies de circulation. • Des exemples concrets internationaux sont mis en annexe.
2.	Barber, Caroline Gueguen, Yannick	Projet d'art de géolocalisation Consultation par l'art	Le mémoire présente un projet basé sur Mes mots, mon quartier du Vieux Rosemont, par duo artistique : • Création d'affiches poético-graphiques pour un itinéraire piétonnier et kits piéton basés sur les demandes citoyennes de la carte interactive; • Visites terrain de la part du duo : étudier l'expérience sensorielle (lumières, sons, etc.); • Valorisation du statut de piéton; • Affichage sauvage prévu sur les lieux de doléances piétonnières (12 versions, 1 par mois sur le même lieu); • Création d'un itinéraire piéton pour découvrir un quartier (cornet acoustique pour écouter un poème, distributrice de poèmes à emporter, jeux de cadavres exquis) version de jour et de soir; • Kit piéton : création d'une série de matériel poético-graphique (autocollants, pochoirs, t-shirts); • Partenariat demandé : soutien de la Ville pour offrir les kits à prix abordables ou gratuitement.
3.	Bergeron, Robert	Projet présenté aux autorités de l'arrondissement de Beauport en novembre 2020 Enjeux de sécurité routière sur l'avenue Royale	Le mémoire souligne le caractère de l'avenue comme « artère principale et secondaire » ainsi que le fait que la circulation y est intense et s'accroît. • Le peu d'endroits permettant aux piétons de traverser l'avenue en sécurité (feux de signalisation et signaux d'arrêt) est mentionné, tout comme la préoccupation quant à la présence de brigadiers; • Le faible taux de respect des vitesses est rappelé, en référant à la carte interactive de la Ville; • La largeur de la chaussée et l'étroitesse, voire la présence de trottoir d'un seul côté de l'avenue, sont signalées. La difficile cohabitation vélos-véhicules est aussi mentionnée; • Le caractère sinueux et la présence des entrées charretières ajoutent à la difficulté de se déplacer en sécurité pour les résidents, particulièrement les personnes âgées et les enfants. Cette situation est pire en hiver; • Le caractère accidentogène de cette avenue n'est pas suffisamment mis en évidence dans la Stratégie de sécurité routière 20-24 en comparaison des données disponibles sur le site d'Accès transports viables; • Au-delà des baisses de vitesses prévues par la Stratégie, il est demandé qu'une étude « sérieuse soit faite par un ou des ingénieurs spécialisés en sécurité routière » et une consultation de la population sur les solutions possibles.

4.	Gosselin, Michael	Mobilité durable (« sobre en ressources ») dans son ensemble, mais surtout vélo. Actions plus globales à mettre en œuvre pour améliorer la situation	Le mémoire présente des actions pour favoriser la mobilité durable à Québec : • Prioriser dès l'enfance les déplacements actifs; • Lier les objectifs de développement durable de (DD) de l'ONU (12/17) et la mobilité (notamment le lien entre la pauvreté, l'accès à la nourriture et au logement); • Développer davantage le réseau d'hiver et améliorer sa sécurité, notamment la qualité du déneigement); • Augmenter l'investissement par habitant pour le vélo (devrait passer de 10\$ à 20\$ comme à Montréal); • Retirer du stationnement (notamment sur rue) pour augmenter la canopée; • Augmenter le nombre de de voies cyclables séparées de la circulation (4 saisons) et offrir des itinéraires directs et clairs; • Offrir davantage de stationnements intérieurs pour vélos; • Planter un système de vélos partage en location (ex. : https://velhop.strasbourg.eu/); • Planter une signalisation propre au vélo; • Mettre de l'emphasis sur la communication, l'information, la sensibilisation; • Subventionner l'achat de vélo (exemple français=50€ durant la pandémie); • Mettre en place des actions pour les 2 freins majeurs, soit le relief (prendre une route pour une voie de montée— exclusive au vélo) et l'hiver (atelier d'installation de pneus à neige, stationnements vélos près du transport en commun); • Créer des ateliers cyclistes communautaires (pour réparations, échanges, etc.).
5.	Hénault- Richard, Julien	Désenclavement de quartier Détours pour les TA Franchissement de contraintes	Le mémoire rappelle l'importance de la présence d'infrastructures pour le transport actif (TA) et donne différents exemples de secteurs enclavés et difficiles d'accès en TA ou en transport en commun (TC). • Enclavement de quartier est important (Duberger-Les Saules) nuisant aux TA; • L'absence de trottoirs sur Wilfrid-Hamel ne favorise pas l'accès aux commerces autrement qu'en auto, les arrêts de TC sont très inconfortables à cause de la difficulté d'accès piéton. Le mémoire propose : ○ Ajouter des trottoirs à toutes les routes de 4 voies; ○ Ajouter des liens piétons pour accéder à tous les arrêts de TC; ○ Ajouter des infrastructures permettant le franchissement de barrière afin d'éviter de longs détours. • Duberger-Les-Saules: enclavé par la voie ferrée, l'autoroute Charest/440 avec seulement un endroit de traversée et l'autoroute Robert-Bourassa/740. Le mémoire propose aussi : ○ Ajouter un lien entre le sud du boul. Central et la piste cyclable du boul. du Parc Technologique, ce qui permettrait d'éviter un détour important pour accéder à Sainte-Foy, serait positif aussi pour les citoyens qui utilisent le lien sur le boul. Saint-Jacques/Neuviale; ○ Ajouter des liens nord-sud qui permettent de traverser la voie ferrée et les autoroutes; • Diminuer les détours pour les vélos et les piétons.
6.	Lachance, Michel	Vision Chaudière Vélo de montagne	Le mémoire fait référence au réseau de sentiers de vélo de montagne qui a été aménagé dans une partie du boisé du secteur Chaudière depuis 2009 par Michel Lachance et d'autres passionnés. • Baptisé « Marmota » le site est reconnu par les amateurs de vélo de montagne et entretenu par des bénévoles; • Il est mentionné que des gens du quartier soulignent l'importance de conserver les sentiers de vélo de montagne dans ce secteur;

			• Lors de la consultation publique, l'importance de conserver les milieux naturels, la conservation des boisés et la création de parcs et d'espaces verts est interprétée par le collectif Marmota comme un appui au maintien du sentier dans sa forme actuelle; • La démarche de la Vision de la mobilité active est perçue comme une occasion à saisir.
7.	Laurin, Guillaume	Liens cyclables au Centre-Ville Types d'aménagement cyclable Temps alloué aux piétons aux intersections	Le mémoire formule plusieurs suggestions, notamment en lien avec les aménagements cyclables au centre-ville et au temps alloué aux piétons aux intersections. • Un réseau cyclable au maillage fin au centre-ville sur des rues avec une circulation automobile apaisée; • Des infrastructures cyclistes réfléchies en fonction de l'expérience et de la sécurité des usagers; • De profiter du potentiel d'emprise publique de son aqueduc pour créer un nouveau parc linéaire; • De rééquilibrer le temps dont disposent les piétons pour traverser les intersections afin de favoriser ceux-ci; • D'enlever les poteaux électriques qui bloquent les trottoirs des quartiers centraux et de les reverdir.
8.	Maheux, Pierre Plourde, Vicki Allard, Alexandre Lefrançois, Catherine	Quartier Saint-Roch Sécurité routière Accès à l'école Accès au parc Victoria Feux piétons	Le mémoire avance que le quartier est malmené en matière de mobilité active à cause de la construction de l'autoroute Dufferin-Montmorency, l'élargissement de Charest, l'autoroute Laurentienne et la conversion de Prince-Édouard • Impact important sur les populations pauvres et vulnérables et sur leur mobilité; • Sentiment d'insécurité important : la majorité des élèves de l'école Les Berges y allaient en auto en 2014; • Certaines améliorations réalisées : élargissement de trottoirs, rétrécissement de Dorchester, Couronne, Charest, enfouissement des fils, etc.; • Saint-Roch est coupé par des axes de circulation rapides difficilement franchissables par les piétons, surtout les enfants; • Difficulté d'accès au Parc Victoria et à la Rivière-Saint-Charles; • Vitesse pratiquée plus élevée que 50 km/h, les auteurs du mémoire sont déçus de voir que la Stratégie de sécurité routière ne prévoit pas de réduction de vitesse : SVP du 40 km/h; • Sécuriser les trajectoires piétonnes, réduction de la vitesse par aménagements : saillies, ajout de mobilier; • Extrait du rapport d'ATV en 2015 : supprimer une voie sur Prince-Édouard et de la Couronne, élargissement du débarcadère, avancée de trottoir sur Prince-Édouard; • Modification à l'aménagement de rues qui donnent accès au parc Victoria (Simon-Napoléon-Parent et Saint-Anselme); • Plus de rues partagées dans Saint-Roch, un nombre égal par rapport à Saint-Jean-Baptiste et Sa-Sauveur (ex. Caron et De Lasalle); • Ajouts de lumières piétonnes sur de la Couronne et Dorchester (temps d'attente trop élevé ce qui engendre des frustrations pour tous et des comportements dangereux, les feux protégés devraient donc être juste aux intersections importantes et temps d'attente plus court); • Feux non protégés aux intersections moins importants pour remettre le piéton au cœur des rues et ainsi renforcer leur priorité; • Profiter de la construction du tramway pour revoir l'aménagement du quartier; • Dorchester : le réaménagement aura de gros impacts négatifs sur les piétons (retrait des saillies, plus de circulation, coupure dans le quartier);

			• Proposition pour Dorchester : réduire la vitesse (30 km/h), réduire le nombre de voies, ajout d'un lien cyclable, feux piétons partiellement protégées à toutes les intersections, intégrer la possible arrivée du 3^e lien; • Prince-Édouard : déjà hostile aux piétons alors qu'il y a l'école, sera pire à la déviation de la circulation liée au tramway; • Proposition Prince-Édouard : 30 km/h, axe vélo est-ouest; • Obstacles systémiques : véhicules d'urgence (aménagements refusés à cause de ces véhicules, pourtant acceptés dans des milieux moins denses), profiter de travaux de réaménagement pour intégrer des notions de développement durable (arrimage) pour ne pas refaire à l'identique; • Consultations citoyennes pour les citoyens vulnérables : barrières linguistiques, pas de comité citoyen structuré, ce qui a contribué au développement du quartier sans penser à la qualité de vie. La Ville doit déployer des efforts plus grands pour consulter dans Saint-Roch.
9.	O'Neill, Michael	Qualité des trottoirs	Le mémoire souligne qu'on retrouve plusieurs types de matériaux pour la construction des trottoirs long de l'avenue Royale et que la qualité des aménagements laisse beaucoup à désirer. • Il est rappelé que la Loi sur les compétences municipales dit que : « ... toute construction ou réfection d'un trottoir doit être faite de manière à en faciliter l'accès aux personnes handicapées ». Ce que souligne l'OPHQ dans son document « Vers un parcours sans obstacles »; • La qualité des espaces publics aux abords des abribus est aussi décriée.
10.	Ouisse, Jean-Noël	Proposition pour améliorer le lien cyclo-piétonnier	Le mémoire amène deux propositions pour améliorer les liens cyclo-piétons entre Vanier et le reste du réseau : • Prolonger la piste cyclable de la rue Soumande jusqu'à l'avenue Plante – voire jusqu'à la piste dans l'axe de la rue Bélanger (passage à niveau) - en longeant la voie ferrée; • Déneger à l'année le passage piéton dans l'axe de la rue Laperrière (coin Turcotte).
11.	Vachon, Charles-André	Les feux piétons	Le mémoire porte sur l'importance de la marche dans l'approche de mobilité active. Il présente des avenues pour améliorer l'efficacité et le confort des déplacements piétonniers : • Diminuer le temps de cycle total aux intersections; • Ne pas avoir à demander le feu piéton, comme les voitures qui n'ont pas à demander la lumière verte...et permettre la traversée en même temps que les voitures (comme à Montréal) pour encourager le transport actif; • Augmenter le temps de traversée pour tenir compte de la réalité des personnes plus vulnérables et appliquer une vitesse de 0,9 m/s partout sur le territoire; • Assurer une surveillance adéquate aux intersections et envisager l'utilisation de photo-radar sur les artères pour assurer le respect des limites de vitesse et augmenter la sécurité et le confort des usagers du transport actif; • Favoriser la marche et le vélo contribue à redynamiser les artères commerciales et favorise la cohésion sociale; • Le mémoire termine en soulignant les efforts de la Ville depuis les dernières années.

	Mémoires organismes	Thèmes abordés	Résumé des mémoires
1.	Accès transports viables	Aménagement urbain axé sur l'automobile et ses impacts négatifs Liens entre aménagement et utilisation des modes de transport Actions (plus à haut niveau) pour infléchir la tendance	Le mémoire présente 20 recommandations pour favoriser la mobilité durable à Québec : - Assumer une priorisation politique, administrative et citoyenne de la mobilité active comme socle de la mobilité durable, - Notamment en hiérarchisant les modes par ordre d'importance (du piéton en haut vers l'auto-solo en bas); - Distinguer les actions selon une démarche systémique basée sur les 6E (<i>Environnement et aménagement, Éducation, Encadrement et contrôle, Évaluation, Engagement citoyen et encouragement au changement de comportement, Équité</i>) et mettant l'accent sur l'environnement et les aménagements - Notamment apaiser la circulation, donner plus d'espaces aux modes actifs, préserver et bonifier les aménités urbaines favorables à la mobilité active (canopée, mobilier, signalisation, etc.) - Se doter d'une vision intégrée et à long terme avec des objectifs ambitieux et des cibles intermédiaires par mode; - Viser une position de leadership en termes d'investissements vélos et piétons par habitant; - Élaborer un nouveau Guide de conception géométrique des rues de manière concertée, et s'inspirant des meilleures pratiques au Québec et à l'international; - Mettre en place la méthodologie ADS+ et une analyse de la répartition des équipements spécifiques aux aînés (notamment + de bancs et de toilettes publiques); - Multiplier les indicateurs de valorisation et de rétroaction sur la mobilité active, et créer une instance dédiée au suivi avec les parties prenantes; - Mettre en place une réglementation imposant aux entreprises, commerçants et promoteurs immobiliers de se doter d'un plan de gestion des déplacements (PGD) incluant différentes mesures en mobilité active; - Travailler dès maintenant à une uniformisation tarifaire et d'interface usager entre les abonnements de bus et le nouveau service <i>à Vélo</i>; - Dédier des fonctionnaires de l'appareil municipal à une stratégie intermodale, intégrée dans la Vision de la mobilité active et les autres politiques développées par la Ville de Québec; - Amorcer une réflexion sur les systèmes de gestion de traversées piétonnes aux intersections munies de feux en vue d'accroître le nombre d'intersections où la phase piétonne est incluse dans le cycle du feu; - Mettre en place une méthodologie de priorisation des réaménagements des trottoirs; - Envisager des dispositifs de déneigement manuel des trottoirs lorsqu'ils présentent des contraintes techniques importantes; - Miser d'ores et déjà sur un réseau cyclable séparé et structurant pour générer de nouveaux potentiels de déplacement; - Prendre exemple sur les meilleures pratiques de design d'aménagement cyclable pour chaque situation particulière; - Mettre en place des programmes connexes pour avancer sur tous les leviers impactant les déplacements cyclables utilitaires.

			Le mémoire rappelle également les recommandations qu'Accès transports viables a formulées concernant l'intermodalité dans le cadre du BAPE sur le Réseau structurant de transport en commun (RSTC) : 17. #5 BAPE (17 au total) : donner la priorité aux cheminements et accès piétons autour de chaque station du tramway; 18. #6 BAPE (18 au total) : intégrer la prochaine Vision des déplacements vélo à la planification des travaux du réseau structurant et de ses stations, et implanter une forme de vélo-station à chaque interconnexion entre les deux réseaux; 19. #8 BAPE (19 au total) : maintenir les liens mécaniques pour relier les deux principaux axes structurants du réseau, en étudiant à nouveau les différentes possibilités de localisation; 20. #10 BAPE (20 au total) : anticiper la demande des Parc-O-Bus régionaux avec des stationnements étagés, et mettre en place des incitatifs en faveur des modes automobiles partagés.
2.	Association québécoise des médecins pour l'environnement	Impact du transport actif sur la santé Sécurité des usagers Accessibilité hivernale des réseaux Attractivités des réseaux	Le mémoire indique que l'impact sanitaire de la Vision sera d'autant plus grand si elle réussit à favoriser la fréquentation des parcs, la protection des arbres urbains et la mobilité active en toute saison. • Il rappelle les impacts néfastes de l'automobile : pollution atmosphérique et sonore, accidents routiers, sédentarisme, minéralisation de l'espace urbain, étalement urbain, désavantages économiques; • Les impacts bénéfiques des transports collectifs et actifs sont aussi abordés : amélioration de la qualité de l'air, sécurité, densification urbaine, bénéfices sanitaires (mode de vie actif, poids santé), récupération de l'espace urbain pour des aménagements favorables à la santé, bénéfices économiques (moins cher que l'automobile, plus de retombées dans le milieu, diminution des coûts de santé); • Il en est de même des impacts de la fréquentation des espaces verts sur la santé et le bien-être : réduction de maladies chroniques, opportunité d'être actif, bienfaits sur la santé mentale, impact sur l'IMC, impact sur l'isolement social, diminution de la criminalité. Plusieurs autres points spécifiques sont présentés : ○ Distance maximum à un espace vert selon l'OMS : 300 mètres; ○ Impacts de l'hiver sur l'activité physique des québécois : forte diminution de l'activité physique en hiver au Québec, marche peut aider beaucoup à maintenir un mode de vie actif; ○ Importance de la présence de mobilier : banc, toilette, point d'eau, etc. accessibles et déneigés en hiver; ○ Importance des arbres pour la santé et le bien-être : canopée d'au moins 40 % pour avoir un impact sur la santé mentale et physique; ○ Plusieurs bénéfices des arbres : diminution du trouble TDAH, ralentissement du déclin cognitif, de l'isolement social, criminalité, augmentation de la production au travail, lutte aux îlots de chaleur, meilleure gestion des eaux de pluie, etc.; ○ Utilisation des arbres pour rendre l'expérience des transports actifs et en commun plus confortables (protège du soleil en été, du vent en hiver).

			Recommandations: Avoir un budget adéquat; S'inspirer des indicateurs de performance de Smart Cities des Nations Unies pour se fixer des objectifs; <u>Sécurité :</u> • Maximum de 3 m de large pour les automobiles; • Assurer la connectivité du réseau cyclable et piéton; • Sanctionner l'encombrement des réseaux cyclables et piétons (ex. chantier); • Interdire le virage aux feux rouges; • Plus d'avancées de trottoir; • Moins de pistes cyclables bidirectionnelles; • Phase piétonne plus longue; • Sécuriser les traverses piétonnes; • Ne pas prolonger des rues qui risquent d'augmenter la circulation de transit (ex. Mendel). <u>Attractivité des parcours :</u> • Augmenter la canopée et ajouter des conifères à certains endroits pour protéger du vent. Plus de mobilier urbain. Diminuer le nombre de case de stationnement sur les terrains privés et ajout d'un nombre maximal de stationnements. Ajouter des sens uniques pour donner plus d'espaces aux piétons et aux vélos. Viser que tous les citoyens de la Ville aient accès à un espace vert à moins de 500 mètres. Conserver les arbres dans le projet de tramway sur René-Lévesque. <u>Hivernalité ;</u> • Déneiger et entretenir tous les trottoirs et les pistes cyclables l'hiver. Déneiger le mobilier et maintenir les toilettes publiques ouvertes l'hiver. Entretenir les sentiers dans les parcs et les espaces verts. Déneiger les liens piétonniers en donnant la priorité aux plus fréquentés.
3.	Centre intégré universitaire de santé et de services sociaux (CIUSSS) de la Capitale-Nationale, Direction Santé publique (DSPu)	Stratégies: 1) Portraits de l'environnement bâti favorisant la mobilité active 2) Apaisement de la circulation En ciblant les enfants et les aînés	Le mémoire souligne le caractère complémentaire de la VMA à plusieurs programmes mis en œuvre par la Ville; la DSP y souscrit. • La participation citoyenne entamée est utile et pertinente et devrait être jumelée à d'autres stratégies (marches exploratoires, ateliers de discussion) pour atteindre plus de citoyens; • Utilisation d'audits ou de grilles d'observation de potentiel piétonnier (ou de marchabilité) pour recueillir des informations quantitatives et objectives; • En regard des objectifs du plan de mobilité durable de la Ville, il apparaît prioritaire d'intensifier les actions pour mettre en place des aménagements qui protègent et favorisent les déplacements de piétons et des cyclistes de tous les âges;

			- La réduction de la circulation liée à la pandémie pourrait servir de levier pour la mise en place de mesures d'apaisement de la circulation visant la réduction des vitesses et la réduction des volumes : - Mesures vitesses : - déviations verticales; - déviations horizontales; - rétrécissement de la largeur des voies. - Il est proposé que la Ville poursuive les expériences d'aménagements transitoires pour élargir les connaissances en vue d'appliquer les approches dans les projets de réaménagement et en développement; - Le mémoire met en évidence la vulnérabilité et l'importance de la pratique d'activités physiques pour les enfants et les aînés : - Les actions déjà en cours à la Ville sont soulignées mais il est suggéré d'adopter les approches d'apaisement de la circulation présentées dans le mémoire (recommandations de l'INSPQ, en 2011, sur la sécurité des élèves lors de leurs déplacements actifs) : aménager des voies cyclables ou multiusages coordonnées et interreliées dans les quartiers entourant les écoles : - instaurer l'approche des rues étroites autour des écoles, en priorité devant les entrées principales; - aménager une zone tampon ou une barrière physique entre les voies dédiées aux déplacements actifs et celles pour les déplacements motorisés; - augmenter la largeur des trottoirs; - instaurer le jeu libre sur le chemin public et en assurer un encadrement. - Le vieillissement de la population doit être pris en compte dans la démarche, notamment quant à l'impact positif de certains éléments de l'environnement bâti tels les espaces publics, de nature, de parcs, de TC facilement accessible et de trottoirs bien entretenus : - assurer la présence de trottoirs assez larges (2 mètres) ainsi que la qualité et l'entretien de ceux-ci, en été comme en hiver, en priorité à proximité des lieux fréquentés par les aînés; - allouer un temps suffisant pour traverser la rue (feux?) ou réduire la distance à parcourir en utilisant des avancées de trottoirs; - ajouter des bancs; - s'attarder sur l'importance de l'esthétisme, telle que la présence de végétation, la propreté et l'architecture. - La DSP du CIUSSS de la Capitale-Nationale exprime son intérêt à participer au développement et à la mise en œuvre de la Vision de la mobilité active.
4.	Comité d'action et de concertation en environnement du Cégep Garneau	Initiatives du Cégep et du comité en faveur de la mobilité durable	Le mémoire présente les freins ainsi que les solutions pour favoriser la mobilité durable du Comité, mais aussi ceux obtenus suivant la consultation de leurs membres : Plusieurs participantes et participants s'entendent pour dire que les mesures ciblées par la Ville de Québec pour assurer le développement de la mobilité active devraient avoir pour objectif premier d'augmenter le nombre d'utilisateurs des transports actifs. De plus, les participants ont identifié qu'il serait souhaitable de bonifier les artères piétonnes utilitaires et étendre le réseau cyclable au-delà du centre de la ville vers les périphéries;

	(Comité Éco-Garneau)		• Les principaux freins identifiés à la pratique des modes actifs sont : le sentiment d'insécurité, le relief, les barrières anthropiques (ex. : voie ferrée), l'excentricité du Cégep par rapport aux axes majeurs; • Les principales solutions proposées sont : ○ Réduire le temps d'attente suivant un appel de feu et augmenter temps de traversée piétonne; ○ Augmenter le nombre de traverses et saillies de trottoirs aux intersections les plus problématiques; ○ Planter des mesures d'apaisement de la circulation; ○ Végétaliser davantage les axes cyclables et piétons. Mettre en œuvre une campagne de sensibilisation au partage de la route; ○ Augmenter le nombre de supports à vélo près des commerces du secteur; ○ Créer un lien piéton plus direct entre l'arrêt de Métrobus Gérard-Morisset/Tramway et le Cégep; ○ Planter une station àVélo entre le Métrobus et le Cégep; • Ajouter un escalier (adapté aux vélos) ou un lien mécanique au niveau de la falaise pour lier le Cégep Garneau au boul. Charest.
5.	Comité des citoyen-nés du quartier Saint-Sauveur	Marchabilité des quartiers Désenclavement physique et humain Accessibilité universelle Enjeux spécifiques à Saint-Sauveur	Le mémoire présente l'état du réseau piéton dans Saint-Sauveur : trottoirs étroits et encombrés, intersections dangereuses, faible canopée et îlot de chaleur, présence d'obstacles limitant la connectivité vers les autres quartiers. Il s'attarde aussi à l'état du réseau cyclable; peu développé et enjeux importants de sécurité : • Présence d'utilisateurs vulnérables dans le quartier : revenu plus faible, piétons, cyclistes; • Plusieurs personnes se déplacent en transports actifs, mais les normes d'aménagement pour les trottoirs ne sont pas respectées dans le quartier. Obstruction donc plusieurs personnes marchent dans la rue. Le mémoire suggère plusieurs actions à la Ville : ○ Aménager les réseaux piétonniers et cyclables pour qu'ils soient praticables par tous en suivant les principes d'accessibilité universelle (escaliers escarpés, peu de bancs, feux piétons non bruyants, absence de descente de trottoirs); ○ Rendre le réseau de mobilité active accessible en toute saison : accessibilité universelle en toute saison, maintien de rues partagées en hiver, lieu de repos, déneigement rapide des trottoirs; ○ Adopter les principes de la Vision Zéro : limiter les vitesses, augmenter les temps de traverses, prévoir des aménagements qui augmentent la visibilité des piétons vis-à-vis les autos; ○ Suivre les recommandations du MTQ quant à l'aménagement des rues partagées : bonifier l'aménagement des projets 2020, resserrement de la chaussée, intersection surélevée, mobilier urbain, etc. et les déneiger en hiver; ○ Connecter les réseaux piétons et désenclaver les quartiers : continuité des réseaux, voir le cheminement en entier; ○ Augmenter le verdissement et développer des trames vertes : pour rendre visible les cheminements piétons et vélos, améliorer le confort par le verdissement; • Enjeux propres à Saint-Sauveur : faible canopée et îlot de chaleur, sentiment d'insécurité et intersections accidentogènes, marchabilité des trottoirs (étroitesse, encombrement, descentes et déneigement), iniquité dans le réseau routier et partage de l'espace;

			Recommandations: • Végétaliser les rues principales, corridors piétons, pourtour des bâtiments; • Conserver la verdure existante; • Aménager espace de repos; • Développer une trame verte de quartier; • Aménagement permettant le meilleur partage de la route; • Sécuriser les traverses piétonnes sur Charest, rue Victoria en rue partagées; • Mesures d'apaisement de la circulation; • Axes cyclables accessibles à l'année; • Prioriser le déneigement des trottoirs dans les quartiers où la marche est utilisée comme moyen de transport; • Lien est-ouest vers Saint-Roch; • Remontées mécaniques (escalier Victoria et des Franciscains); • Désenclaver le quartier et développer le réseau piéton/vélo; • Installer des supports à vélo; • Favoriser la cohabitation des modes de transport (augmentation de la visibilité, limite de vitesses); • Prioriser la sécurité des usagers les plus vulnérables; • Gratuité du transport en commun ou tarif adapté aux revenus; • Intégrer la concertation/ participation citoyenne.
6.	Comité populaire Saint-Jean-Baptiste	État des trottoirs (lorsqu'ils sont présents), leur entretien et de la présence d'obstacles Rues partagées La circulation automobile (ralentir et réduire le transit) Suite du Vélo boulevard au cœur du quartier	Le mémoire appuie le développement d'une Vision de la mobilité active modulée selon les caractéristiques des quartiers. Il cite l'enquête O-D de 2019 pour souligner l'afflux de travailleurs sur la colline parlementaire en comparaison de la forte proportion des déplacements internes au quartier effectué par les résidents L'importance de repenser les aménagements sur certaines artères ou intersections est soulignée. « Le Faubourg Saint-Jean-Baptiste ne devrait être composé que de rues partagées, avec des aménagements structurants ». Pour cela, le mémoire propose : • Imposer la rue partagée; • Des mesures de sécurité (aménagements); • Un éclairage à échelle humaine; • Du verdissement (grands arbres); • Une consultation tout au long de l'élaboration de ces aménagements; • Le mémoire propose de repenser le potentiel cyclable du Faubourg.
7.	Conseil de quartier de la Cité-Universitaire	Enjeux du quartier Cité universitaire	Le mémoire présente les enjeux de mobilité durable propres au quartier de la Cité-Universitaire, ainsi que des propositions pour y remédier. Globalement, « l'enjeu de la sécurité routière et de la mobilité active revient continuellement dans les discussions, puisqu'il s'agit d'une préoccupation de bons nombres de citoyens. »

			Les principaux problèmes et enjeux qui sont ressortis : • L'urbanisme du quartier n'est plus adapté aux réalités d'aujourd'hui; • Il y a de gros générateurs de déplacements et beaucoup de transit. De plus, ce quartier se densifie énormément; • Les trottoirs ne sont pas assez larges sur les artères principales (notamment sur le chemin Sainte-Foy et sur Quatre-Bourgeois); • L'absence de trottoirs sur des rues passantes; • L'absence de passages piétons; • La présence d'intersections en bretelle à certains endroits; • Peu ou pas de signalisation pour empêcher le transit; • Peu ou pas de dispositifs pour ralentir la vitesse pour empêcher le transit; • Certaines voies cyclables sont dangereuses, « car mal juxtaposées à la circulation automobile »; Ce mémoire fait ensuite 11 recommandations pour augmenter la sécurité et la convivialité des déplacements actifs/transport en commun et créer des aménagements à échelle humaine : • Réviser l'urbanisme du quartier de la Cité-Universitaire, incluant la requalification des chemins Sainte-Foy et Quatre-Bourgeois, entre l'autoroute Robert-Bourassa et l'autoroute Henri-IV (partage équitable entre les modes, axes piétons sécuritaires, reconfiguration complète du carrefour du chemin Sainte-Foy et de l'autoroute Robert-Bourassa, trottoirs et des passages piétonniers avec feux piétonniers, partout où c'est requis; • Améliorer l'offre de transport en commun, notamment sur le chemin des Quatre-Bourgeois, entre la route de l'Église et l'autoroute Robert-Bourassa; • Aménager ou améliorer les liens directs ou raccourcis pour les piétons et les cyclistes; • Améliorer le réseau de pistes cyclables; • Travailler de concert avec les plus importants employeurs afin de déterminer un « périmètre actif » autour des milieux de travail dans le but de favoriser la mobilité active des personnes qui y travaillent; • Évaluer l'opportunité d'éliminer l'usage par défaut de feux de piétons exclusifs; • Réviser la règle du nombre minimal obligatoire de places de stationnement spécifié dans le règlement de zonage afin de favoriser les déplacements actifs; • Obliger les maîtres d'œuvre des chantiers de travaux publics à aménager des voies de contournement sécuritaires et conviviales pour les cyclistes et les piétons avec une signalisation appropriée et assurer une inspection régulière des chantiers afin de vérifier que les exigences soient respectées; • Embaucher des étudiants durant la période estivale afin de mener diverses activités d'observation de la circulation automobile et de la mobilité active et faciliter la réalisation de stages au bénéfice de la mobilité active; • Consulter au moins une fois l'an les conseils de quartier sur la mobilité active en présentant les projets réalisés dans la dernière année et ceux prévus pour la prochaine; • Que soient prévus des parcs-vélo, jouxtant des grands parcs dans la ville, afin de permettre à des jeunes de faire l'apprentissage du vélo de façon ludique en toute sécurité pour devenir de futurs navetteurs.
--	--	--	---

8.	Conseil de quartier du Cap-Rouge	Enjeux spécifiques au quartier	Le mémoire aborde le sujet du vélo de montagne : évaluer la possibilité d'officialiser et de bonifier les pistes de vélo de montagne aménagées à proximité de la ligne électrique qui sont aménagées de façon informelle depuis 8 ans. Les préoccupations du conseil de quartier sont présentées en annexe, avec constats et propositions, afin qu'elles soient ajoutées aux projets à analyser dans le cadre de la VMA : boulevard Chaudière. Promenade-des-Sœurs, Blaise-Pascal, Côte-de-Cap-Rouge, Onésime-Voyer, Louis-Francoeur, Provancher, Jean-Gauvin, Domaine, Carougeois, Jean-Charles-Cantin.
9.	Conseil de quartier de l'Aéroport	Réponses aux 4 questions par des solutions concrètes à l'échelle du quartier	Le mémoire traite de différentes propositions pour améliorer les déplacements à pied et à vélo dans le quartier de l'Aéroport : • Ajouter des trottoirs et améliorer le déneigement, particulièrement pour les cheminements scolaires et la route de l'Aéroport; • Désenclaver la base de plein-air de Sainte-Foy (notamment via une passerelle sur l'autoroute Duplessis); • Mettre en place une solution pour éviter le transit sur la rue Champigny; • Afin de sécuriser la pratique du vélo, asphalté les bordures des rangs Saint-Ange, Saint-Denis, l'avenue Notre-Dame et asphalté la route Jean-Gauvin entre le boulevard Hamel et l'avenue Notre-Dame. • À moyen terme, transformer Duplessis en boulevard urbain, car la route de l'Aéroport et l'autoroute Duplessis sont identifiées comme des barrières importantes.
10.	Conseil de quartier de Lairet	Enjeux du quartier Lairet	Le mémoire présente les enjeux des déplacements à pied dans le quartier: • Barrières anthropiques importantes; • Lacune dans l'entretien et le déneigement; • Détours importants, surtout pour le secteur Saint-Odile où l'accès aux épiceries est difficile, et encore plus l'hiver puisque le passage Concorde-Soumande n'est pas déneigé. Recommandations: • Reprendre les discussions avec le CN pour déneiger le lien piétonnier Concorde-Soumande; • Ajout de trottoirs: 41^e rue, Soumande, boul. des Cèdres, rue de la Concorde; • Fermer le coude de la rue Godbout menant à l'entrée du parc Marchand aux autos pour renforcer l'accès vélo et piétons; • Améliorer l'accès piétons à l'épicerie Le Frigo: ajout trottoir sur Duval entre des Cèdres et Joly, prolonger le trottoir sud du boul. des Cèdres jusqu'à Duval, ajout d'une traverse à l'intersection du Colisée et des Cèdres, ajout d'un arrêt et d'une traverse sur le boul. des Cèdres au coin de Duval, meilleure délimitation des entrées/sorties du stationnement du Frigo et ajout d'un arrêt sur Joly au coin de Duval. • Ajout d'un feu piéton au coin des Saules et Colisée (présence de garderie); • Part modale domicile travail dans Lairet : 8,2% marche, 26,6% transport en commun donc beaucoup de marcheurs. Le mémoire fait aussi référence aux déplacements à vélo: • Le CQ souhaite de objectifs mesurables et ambitieux et augmentation des investissements.

			Recommandations: • Accélérer le développement du réseau cyclable dans le cadre de la VMA; • Ajouter un lien est-ouest sur la rue des Peupliers/des Frênes : mise à niveau en bande, réaménagement du lien entre la rue des Frênes et le boul. Henri-Bourassa, bandes cyclables sur la 26e rue jusqu'à Estimaerville (la chaussée ne permet pas le niveau de confort pour les jeunes cyclistes, proximité des écoles); • Intégrer le vélo au cheminement d'écoliers (Saint-Albert-Le-Grand, Sainte-Odile (voir projet précédent)); • Prendre en compte les besoins des cyclistes en herbe et les attentes des parents en matière de sécurité; • Revoir les critères d'aménagement des voies cyclables au pourtour et à destination des écoles (bandes ou pistes); • Autoriser les cyclistes à rouler en contresens dans les rues locales à sens unique (17e rue, par exemple) et ajouter le panneau "Exception pour bicyclettes" sous les panneaux de sens unique. Apaisement de la circulation : • Meilleure façon pour réduire les vitesses dans les rues résidentielles tout en créant des milieux de vie conviviaux et sécuritaire permettant le transport actif; • Demande d'ajouts de saillies de trottoir dans Lareet, comme dans Limoilou; • Ajout de terre-pleins axiaux et de mini giratoires pour limiter le transit (projet-pilote dans Lareet étant donné la trame orthogonale de rue).
11.	Conseil de quartier de Loretteville	Enjeux du quartier Loretteville	Le mémoire souligne l'importance qu'une voie publique, un aménagement ou une infrastructure qui est accessible à la circulation piétonne ou à vélo soit : • Sécuritaire (routière mais aussi intégrité physique des citoyens); • Permettre aux piétons, vélos et triporteurs de circuler du point A au point B sans obstacle majeur; • Inciter les résidents à utiliser la mobilité active avec des aménagements facilitants; • Manque d'accessibilité en raison de trottoirs interrompus : importance de voies continues, particulièrement les parcours d'écoliers; • Sécurité et accessibilité des cyclistes et des piétons sur la rue Monseigneur-Cooke; • Sécurité et accessibilité des cyclistes sur le boulevard Valcartier : vitesse, camionnage, destinations; • Accessibilité et sécurité à vélo sur le boulevard Saint-Jacques : accès Sainte-Foy/Parc Chauveau; • Accessibilité à vélo au boulevard de l'Ormière : lieu de travail, commerces, services; • Accessibilité et sécurité des personnes à mobilité réduite : accès rue Racine, élargissement de trottoir près des résidences de personnes âgées, commerces et services et artères du quartier (boul. Valcartier, rue Racine, boulevard des Étudiants, boul. Johnnny-Parent); • Ajout de trottoirs près du Manoir de Jouvence/salon funéraire/Hôpital Chauveau et Foyer de Loretteville; • Accessibilité et sécurité aux équipements publics et générateurs de déplacement : accès à l'école Château-d'Eau et installations publiques, sécurité de la rue du Golf à améliorer, bandes cyclables sur les rues résidentielles nord/ouest de la rue du Golf, piste en site propre sur du Golf (entre la rue de l'Hôpital et le corridor des Cheminots et à partir du boulevard Valcartier);

			• Amélioration de l'intermodalité : prolonger la bande sur la rue de l'Hôpital pour accès au terminus de bus, élargir le programme Vélobus du RTC sur les parcours 84,75,284 et 273, vélo électrique dans le quartier Loretteville, stationnement protégé pour vélo aux parc-o-bus du boulevard Bastien/Robert-Bourassa; • Barrières importantes pour la marche et le vélo : ajout de mobilier urbain pour permettre les pauses, rendre le marquage piéton plus visible, rénover les trottoirs trop endommagés; • Une liste de trottoirs à rénover ou à aménager est mise en annexe du mémoire.
12.	Conseil de quartier de Maizerets	Solutions concrètes pour augmenter la mobilité active à l'échelle du quartier et de la ville de Québec	Le mémoire traite d'enjeux spécifiques au quartier de Maizerets. • Pour le conseil de quartier (CQ), la mobilité active est une composante importante pour l'amélioration de la qualité de l'air en réduisant l'utilisation de l'automobile, mais plus encore, elle a un effet important et documenté sur la santé des citoyens; • Les enjeux du transit et du camionnage important y sont soulevés; • Pour le CQ, il faut prioriser la sécurité et le confort des piétons et cyclistes avant la fluidité des transports motorisés, notamment en réduisant des temps d'attente aux feux pour les piétons et les cyclistes, notamment pour : ○ L'intersection 18^e Rue et de la Canardière; ○ Toutes les intersections sur Henri-Bourassa. • En termes d'aménagement, l'intersection 22^e Rue/De l'Émérillon/Bergemont est jugée très dangereuse; beaucoup d'enfants y circulent parce qu'il y a une école tout près; • Il y a un problème de circulation de transit sur Champfleury et sur la 27^e Rue (et l'éclairage est jugé insuffisant sur cette dernière); • Le mémoire propose diverses solutions pour favoriser davantage l'utilisation de la marche et du vélo. Désenclaver davantage le quartier pour la mobilité active « Les accès au quartier du Vieux-Limoilou ne peuvent se faire que par deux viaducs qui sont dangereux pour les cyclistes »; • Aménager un lien cyclable protégé sous le viaduc de la Canardière; • Augmenter les investissements dans les infrastructures piétonnes et cyclistes (20 \$ par habitant), et s'aider notamment des programmes de subvention provinciaux et fédéraux; • Ajouter davantage de protections pour empêcher le stationnement dans les pistes cyclables; • Repenser la largeur des pistes cyclables pour permettre le dépassement et l'accès à la micro-mobilité; • Intégrer des voies cyclables aux cheminements d'écoliers.
13.	Conseil de quartier de Montcalm	Hiérarchie des rues	• Le mémoire recommande de procéder à une analyse urbaine des voies en considérant d'autres éléments que le transport (basé sur l'approche de Vivre en Ville) pour faire ressortir la cohérence à rechercher : ○ Primaire = traverse et structure la ville, notamment en reliant différents quartiers ou secteurs, ou encore une centralité à une autre ou à l'extérieur du territoire; ○ Secondaire = traverse et structure un milieu ou une de ses parties; ○ Tertiaire = dessert uniquement les bâtiments qui la bordent. • Il y est mentionné que chaque voie devrait être dotée d'un espace dédié aux piétons (éventuellement partagé avec les cyclistes) OU être aménagée de manière à garantir la sécurité des piétons (vitesse inférieure à 30 km/h);

			- Le mémoire présente l'historique de collaboration avec la Ville pour l'élaboration de la Vision de mobilité durable du conseil de quartier de Montcalm et un diagnostic préparé par Accès transports viables (ATV) identifiant les éléments favorables et <u>défavorables</u> aux déplacements piétonniers dans le quartier: - Circulation de transit; - Trottoirs étroits et mal déneigés; - Aménagements insuffisants; - Pas de mesures d'apaisement de la circulation automobile; - Traverses piétonnes vs mentalité auto; - Cycles piétons (attente trop longue); - Virage à droite près des écoles. - Des propositions sont formulées: - Prendre en compte les recommandations d'Accès transports viables; - Sécuriser la zone de l'école Anne-Hébert; - Réaliser un projet pilote pour prolonger les liens de transport actif (TA) sur Laurier/Grande Allée et mise en valeur des TA sur le boulevard René-Lévesque et chemin Sainte-Foy; - Mieux définir les extrémités du vélo boulevard Père-Marquette; - Préserver la perméabilité du quartier et assurer l'intermodalité avec l'arrivée du tramway.
14.	Conseil de quartier de la Pointe-de-Sainte-Foy	Enjeux spécifiques à Pointe-Sainte-Foy Déneigement Accès aux parcs Canopée	Le mémoire salue les efforts de la Ville en matière de transport actif. Il fait une description des impacts de l'automobile et formule plusieurs recommandations: - Veiller à ne pas favoriser la circulation automobile en transit; - Compléter et poursuivre le développement du réseau cyclable; - Prolonger la saison d'ouverture du réseau cyclable; - Ajouter des trottoirs aux rues sans trottoir (rue Libraire, des Compagnons); - Conserver les trottoirs lors de la réfection des rues (rue Laudance); - Déneiger tous les trottoirs (av. Valentin); - Sécuriser les passerelles identifiées comme dangereuses (Quatre-Bourgeois devant la place Naviles, chemin Sainte-Foy face au sentier du Parc du Campanile, rue Pie-XII); - Déneiger les passerelles piétonnes (rues Hertel, de Sarnia); - Entretenir l'accès pédestre au Parc de la Plage Jacques-Cartier via le chemin du Pavillon pendant la saison hivernale; - Assurer la conservation de la canopée lors de travaux; - Planter des arbres dans les avancées de trottoir; - Créer un circuit pédestre reliant les grands boisés et parcs de la Pointe-de-Sainte-Foy (Marly, des Compagnons, Neilson, Plage Jacques-Cartier, Cartier-Roberval).
15.	Conseil de quartier de Saint-Émile	Enjeux spécifiques au quartier Saint-Émile	Le mémoire souligne des enjeux propres au secteur : - Le relief = entre la portion sud-est et la partie nord-ouest du quartier (pente moyenne de 6 % avec certaines pentes de plus de 20 %) qui s'étale sur environ 2 000 m = entre autres impact sur l'accessibilité aux écoles et aux commerces; - Les routes principales sont « des rues de village », difficiles à améliorer pour la mobilité durable; - Le quartier est quand même enclavé pour les utilisateurs des modes durables, et les accès aux pôles d'attrait sont difficiles;

			- Il manque d'infrastructures et de signalisation (dont marquage au sol) adéquates, notamment pour les parcours scolaires et aux abords des parcs, surtout au sud de la Faune. Le mémoire présente ensuite plusieurs recommandations pour améliorer les axes piétons et cyclables dans le quartier, notamment contourner les axes « non-aménageables » (de la Faune, Lapierre). Plus spécifiquement : - Nouvelles voies cyclables, passages piétons, voies partagées piéton-vélo, ajouts de trottoirs et de sentiers boisés; - Le nettoyage printanier est parfois déficient, il faudrait le faire plus tôt.
16.	Conseil de quartier Saint-Louis	Enjeux de mobilité activé pour le quartier Saint-Louis	Le mémoire identifie d'entrée de jeu les barrières anthropiques et des mauvaises conceptions de rue (manque de trottoir et/ou de voie cyclable) qui nuisent à la mobilité active, soient les autoroutes Henri-IV et Duplessis (qui rendent difficiles les déplacements sur Hochelaga/Neilson), l'avenue des Hôtels, l'accès à la gare de train de Sainte-Foy, le secteur commercial de la route de l'Église au sud d'Hochelaga, l'accès au marché public de Sainte-Foy et au parc Saint-Denys. Le boul. Laurier est aussi identifié comme un obstacle majeur, étant donné sa largeur, la géométrie de certaines intersections ainsi que les temps d'attente trop long aux feux piétons. En ce qui concerne les générateurs de déplacements qui sont moins accessibles à pied et à vélo, le CQ mentionne que toutes les écoles sur son territoire vivent des problèmes, notamment de sécurité (rues larges, traverses d'intersections jugées dangereuses, vitesse, transit, absence de trottoir). Le CQ rappelle que deux hôpitaux se trouvent dans le quartier. L'accès à l'IUCPQ par la piste cyclable sur Quatre-Bourgeois est jugé non-sécuritaire, notamment à cause du contre-sens et de la proximité des piétons. De plus, il n'y pas de traverse piétonne nord-sud près de l'édifice. Pour ce qui est du CHUL, l'accès est très difficile pour les cyclistes. Pour les piétons, les trottoirs sont jugés trop étroits ou sont inexistantes (sur Jean-Brillant côté nord), et il n'y pas de traverse sécurisée sur Jean-Brillant à cette hauteur. Pour améliorer l'intermodalité, le CQ propose les actions suivantes pour le futur pôle d'échange : - Intégrer une zone dépose-minute pour les automobilistes et une zone d'attente pour les taxis comme celles prévues au pôle d'échanges de Saint-Roch; - Inclure un accès à des voitures de type « Communauto » Flex; - Offrir des services de base comme des accès à des toilettes, à de l'eau potable et à une restauration rapide telles des machines distributrices ou un comptoir; - Offrir un stationnement à vélo sécurisé. - Le mémoire présente en annexe des suggestions de citoyen(ne)s recueillies par courriel. Celles-ci concernent l'ajout de trottoirs (ex. : rues Landry, Picardie, le Noblet, etc.), la réduction des vitesses (ex. : Wolfe à 30 km/h à cause de l'école) et l'implantation de mesures d'apaisement de la circulation dans les rues résidentielles, entre autres pour y diminuer le transit (ex. : sur Montreuil), l'ajout d'arrêts obligatoires à certaines intersections (ex. : 4 arrêts coin Montreuil/Fournier), l'amélioration de certaines traverses piétonnes (ex. : Wolfe/Isle-Dieu), et l'adoucissement de la courbe de la rue Picardie près du parc Saint-Denys.
17.	SDC Saint-Jean-Baptiste/ conseil de	Enjeux spécifiques au quartier SJB	Le mémoire présente la planification stratégique de la SDC 2021-2023. Revitalisation de l'artère : réduire la vitesse, ajouter une piste cyclable, augmenter le nombre passages piétonniers, élargir les trottoirs, retirer une voie de circulation, augmenter le verdissement;

	quartier Saint-Jean-Baptiste		• Diminuer l'empreinte écologique du quartier : sensibiliser les membres, divers accreditations (vélo sympathique), événements plus verts (accessibilité); • Mobilisation de la communauté : sentiment d'appartenance, partenariats, positionnement touristique, valoriser les locaux vacants; • Appropriation d'un local dans le quartier pour faire une salle, multi, espace de travail collectif, spectacle.
18.	SDC du Faubourg Saint-Jean	Propositions et mobilité durable et en urbanisme qui gravitent autour de la rue Saint-Jean, le cœur du quartier Saint-Jean-Baptiste	D'entrée de jeu, le mémoire traite de cinq enjeux pour le développement du quartier Saint-Jean-Baptiste, soit : 1. La mobilité et la convivialité; 2. L'ambiance et espaces publics; 3. Le verdissement et la lutte contre les îlots de chaleur; 4. Le désenclavement et la perméabilité de la trame urbaine; 5. La concertation et la gouvernance du quartier. Ensuite, 15 recommandations en lien avec ces 5 enjeux sont présentées: 1. Retirer une voie de circulation sur la rue Saint-Jean (entre Turnbull et Honoré-Mercier); 2. Élargir les trottoirs sur la rue Saint-Jean; 3. Ajouter des infrastructures cyclables (notamment bande cyclable à contre-sens sur la rue Saint-Jean); 4. Réduire la vitesse à 30 km/h; 5. Enrichir les places publiques; 6. Développer un marché public estival satellite; 7. Illuminer la rue; 8. Ajouter du mobilier sur la voie publique; 9. Végétaliser la rue Saint-Jean (notamment plantation d'arbres, conciliables avec la vocation commerciale); 10. Végétaliser les espaces publics (notamment le parvis de l'église Saint-Jean-Baptiste et le Passage Olympia); 11. Aménager une sortie de tramway (sur Claire-Fontaine/Saint-Jean); 12. Réaménager l'intersection Saint-Jean et Honoré-Mercier; 13. Installer des marqueurs visuels; 14. Aménager un ascenseur public de grande capacité entre le basilaire de Place Québec et la rue Saint-Joachim; 15. Mettre sur pied deux groupes de travail thématiques (1-Espaces publics, 2-Stationnements).
19.	Conseil de quartier de Saint-Roch	Demandes prioritaires de réaménagement Recommandations générales pour convivialité bonifiée	Le mémoire fait des constats et formule plusieurs demandes de réaménagement. Prioritaires : • Vitesse trop élevée pour la sécurité des piétons (Rue Prince-Édouard, près de l'école); • Géométrie routière et mesures pour piétons : par ex. : pour l'accès au parc Victoria, passages prioritaires pour les piétons (Langelier-Arago), terre-pleins sur Charest angle Langelier, etc.; • Considérer l'aménagement de la rue Dorchester pour la cohabitation des piétons (largeur des trottoirs, canopée, etc.) dans la foulée de l'implantation du tramway; • Autoroute Laurentienne en boulevard urbain.

			Générales: • Encourager la végétalisation des artères, relier la rivière Saint-Charles et le coteau Sainte-Geneviève par une trame verte favorisant les transports actifs; • Rues partagées (Parvis, Caron, Sagard, Menuisiers-Laberge, Daulac et Lasalle); • Vignettes plus chères pour les plus gros véhicules; • Aménagements pour réduire la vitesse des véhicules; • Revoir la signalisation des feux piétons (partiellement protégés et concomitants (Charest). Les annexes donnent des détails sur les propositions d'aménagement et présentent les résolutions du conseil de quartier.
20.	Conseil de quartier de Saint-Sacrement	Enjeux spécifiques concernant le quartier Saint-Sacrement	Le mémoire présente un rappel des enjeux du quartier selon 3 thèmes : 1. Le réseau routier : le CQ est heureux de la Stratégie de sécurité routière de la VQ, mais il reste des points d'amélioration, notamment certains tronçons à 50 km/h devraient être à 40 (Pente-Douce et René-Lévesque en raison de plusieurs sites accidentogènes), voire à 30 (secteur commercial ch. Sainte-Foy, boul. de l'Entente); 2. Les sites accidentogènes : sur 140 sites répertoriés par la Ville de Québec, 6 se trouvent dans le quartier. Le quartier se densifie, la circulation augmente, donc, les risques d'accidents sur ces sites. La Ville de Québec doit concrétiser/intensifier ses actions dans le quartier; 3. La mobilité active et l'intermodalité : sécuriser et améliorer la perméabilité du réseau piétonnier, améliorer les déplacements cyclistes (notamment lien avec la basse-ville), l'intermodalité, et l'accessibilité universelle. <u>23 recommandations (ou « catégories » de recommandations):</u> 1. Amélioration du lien vers la basse-ville (notamment sécurité Calixa-Lavallée/Pente-Douce, lien Marguerite-Bourgeoys/boul. de l'Entente/Saint-Sacrement, escalier derrière la Cité verte, montées mécaniques Cégep Garneau et Joffre); 2. Aménagement des ruelles du quartier pour faciliter la marche (sur le modèle de Limoilou); 3. Prolonger les sentiers du coteau Sainte-Geneviève; 4. Amélioration de la sécurité pour accéder aux commerces de l'est de Saint-Sacrement (bas de la côte); 5. Amélioration de la sécurité pour accéder aux commerces et établissements du ch. Sainte-Foy et du boul. René-Lévesque; 6. Amélioration de la sécurité pour accéder au parc Saint-Sacrement et aux Centre des loisirs du boul. de l'Entente (notamment via axe Marguerite-Bourgeoys); 7. Amélioration de la sécurité pour accéder au YWCA et à l'entrée sud du parc Holland à la hauteur de la rue Barrin; 8. Amélioration de la sécurité pour accéder au Collège Stanislas et au Centre des loisirs Saint-Sacrement sur l'ave de Vimy; 9. Amélioration de la sécurité pour accéder à l'arboretum du Père-Sirard sur le boul. de l'Entente; 10. Maintien de la station Gérard-Morisset; 11. Nouveaux parcours du RTC sur le chemin Sainte-Foy; 12. Lien sur le terrain de l'hôpital du Saint-Sacrement pour la marche et le vélo; 13. Aménagement de l'ave Marguerite-Bourgeoys pour la mobilité active; 14. Amélioration de l'attrait de l'escalier Joffre (et mieux le faire connaître);

			15. Lien cyclopiéton sur le terrain derrière Saint-Charles-Garnier; 16. Améliorer la perméabilité de la Cité Bellevue; 17. Amélioration de la sécurité sur l'artère commerciale du ch. Sainte-Foy 18. Amélioration de la sécurité autour du secteur d'emplois du chemin Sainte-Foy près de l'hôpital Saint-Sacrement et le lien cyclable vers la basse-ville (Calixa-Lavallée/Pente-Douce); 19. Amélioration des traverses piétonnes (temps, respect, ajout) 20. Ajout de trottoirs à différents endroits; 21. Améliorer la sécurité de certaines entrées/sorties de stationnement; 22. Améliorer la cohabitation sur certains axes, où notamment le partage de l'espace est flou et/ou mal conçu et/ou mal signalisé; 23. Autres améliorations sans lien avec la mobilité active (sauf la création d'une diagonale dans le parc Samuel-Holland).
21.	Conseil de quartier Vieux-Québec-Cap-Blanc-Colline-parlementaire	Enjeux spécifiques concernant le quartier Vieux-Québec-Cap-Blanc-Colline-parlementaire	Le mémoire présente plusieurs observations et recommandations axées sur un meilleur partage de l'espace public et une modération de la circulation de véhicules (quantité et vitesse). - Les problèmes de mobilité qui affectent le confort (le niveau de stress) des piétons et cyclistes ainsi que leurs sécurité sont regroupés sous 13 thèmes : 1) Circulation intra-muros d'autobus touristiques; 2) Partage des voies publiques entre piétons, cyclistes et véhicules; 3) Circulation de transit indésirable; 4) Intersections inconfortables ou dangereuses; 5) Vitesse des véhicules automobiles; 6) Véhicules bruyants; 7) Fardiers ayant une mauvaise visibilité; 8) Traverses piétonnes; 9) Dénéigement des intersections, passages piétons et accès aux escaliers; 10) Cheminement scolaire sécuritaire; 11) Les axes cyclables de la ville en relation avec le Vieux-Québec; 12) Réseau cyclable promenade / touristique; 13) La passerelle du Vieux-Port. Les trois derniers points sont davantage liés au réseau cyclable. - Plusieurs actions très concrètes pour améliorer les déplacements à pied et à vélo dans le quartier sont, regroupées ainsi : - Création de rues piétonnières, conviviales ou de vélorues qui permettraient de se déplacer à l'intérieur du quartier et vers les quartiers avoisinants (entre autres par la réduction de l'espace auto : largeur des rues retrait stationnement, etc.); - Amélioration de l'entretien hivernal des chaussées piétonnes et des axes cyclables; - Amélioration de la sécurité et du confort des intersections jugées dangereuses et ajout de traverses piétonnes manquantes; - Création de cheminement écolier à pied ou à vélo. Concernant spécifiquement la passerelle Dalhousie : « Vu l'investissement prévu de 6-10 millions \$, le CQ considère qu'il existe bien d'autres priorités ou avenues à explorer en préférence à ce projet de passerelle pour améliorer la convivialité du secteur (et de la ville en général) pour les cyclistes et les piétons. »
22.	Conseil régional de l'environnement de la Capitale-nationale	Aménagement du territoire	Le mémoire souligne les efforts de la Ville et son intention de se doter de la Vision de la mobilité active (VMA). Il rappelle le lien fort entre l'aménagement du territoire et les transports actifs : diminuer la dépendance à l'auto lors de la construction de nouveaux quartiers, connecter les quartiers existants (résidentiel, commercial, industriel, etc.). Il propose diverses avenues à considérer dans l'élaboration de la VMA : Renforcer les centralités de service et de commerces et lien avec le tramway;

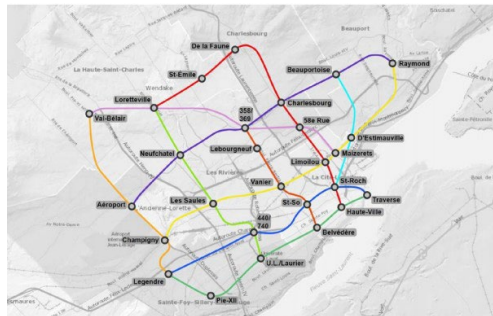
			• Zonage : localisation des entreprises dans les parcs industriels seulement si elles engendrent des nuisances, abandon des minimums de stationnements, plus d'infrastructures en mobilité active; • Sécurité et priorité aux plus vulnérables : hiérarchie en fonction de la vulnérabilité, cesser de prioriser l'automobile, plus de panneaux d'arrêts pour les autos, passages piétons plus visibles, réduire la vitesse par des aménagements plus restrictifs pour l'auto (gonflement, diminution de largeur, intersection rehaussée), plus de connexions pour le vélo utilitaire et pour le piéton; • Campagne de sensibilisation : courtoisie, selon la hiérarchie de vulnérabilité; • Rendre le transport actif attractif pour tous : liens mécaniques, vélo électrique, enfouissement des fils électriques, fermeture de rues à la circulation (pas juste l'été), stationnement de vélo le long des parcours de transport collectif et aux arrêts, plus de supports sur les autobus et leur maintien en hiver; • Vélo récréatif et sportif : offrir des boucles d'au moins 5 km sans arrêt ou feux, privilégier le vélo utilitaire; • Saisonnalité : déneigement axé sur la mobilité active, accès aux parcs et entretien des sentiers, accès aux stations sanitaires, éclairage, lieux pour se réchauffer; • Aspects financiers et administratifs : avoir un budget adéquat, exiger des plans de gestion des déplacements (PGD) aux entreprises de plus de 100 employés lors du permis, indicateur par ratio ambitieux per capita.
23.	Coop Roue-Libre		Le mémoire fait état que la pratique du vélo est en croissance à Québec, mais peu d'initiatives de la Ville et peu d'infrastructures, peu de communication, peu d'incitatifs. Freins au vélo : réseau peu étendu et discontinu, peu adapté à la topographie et avec une trame de rue peu conviviale, réseau pas pensé à l'échelle de l'agglomération, pas accessible l'hiver, peu d'infrastructures liées au vélo et aucun réseau scolaire, grands axes directs peu sécuritaires, pistes souvent multifonctionnelles avec risque de collision, intersections dangereuses, peu de stationnement pour vélos, loin de commerces retirés l'hiver et peu sécuritaires. • Recommandations : plus d'infrastructures dédiées, moins de voies automobiles, réduire les vitesses, agir sur le stationnement, plus de stationnements pour vélos et les maintenir en hiver, construire le réseau en réseau, impliquer les usagers, utiliser les aménagements temporaires comme test, développer des dispositifs d'encouragement et de suivi au vélo.
24.	Engrenage Saint-Roch	Aménager pour les personnes vulnérables Sécurité des piétons Liens cyclables quatre saisons	Le mémoire indique qu'Engrenage Saint-Roch a tenu des consultations, particulièrement auprès des personnes vulnérables, sous forme de <i>Focus Group</i> et de rencontre sur le Parvis de l'église, permettant de rejoindre 267 personnes Des constats et des solutions sont amenés en lien avec chaque problématique. Plusieurs endroits sont identifiés. Piétons: • Vitesse élevée des véhicules (installation de dos d'âne allongés, traverses surélevées, rétrécissement des voies, avancées de trottoir, etc.); • Traverses pour piétons (longueur de feux, absence de feux, configuration d'intersections, etc.); • Trottoirs (mauvais état, largeur insuffisante, présence d'obstacles, entretien hivernal déficient, etc.).

			Cyclistes: • Les voies cyclables (manque de voies est-ouest, sécurité lors des déplacements à vélo, prendre l'exemple sur les vélo-boulevards, etc.); • La connectivité (discontinuité dans les parcours cyclables, création de nouveaux axes plus directs – parc Victoria, etc.); • Le vélo quatre saisons (aménager des pistes cyclables pour les quatre saisons, déneiger les principales rues cyclables, etc.); • L'accessibilité (davantage de stationnements pour les vélos, installer des rampes pour vélos dans les escaliers); • L'arrivée du tramway soulève des craintes à l'égard de la mobilité active sur Dorchester (qui deviendra à double sens).
25.	Femmes et mobilité	Égalité homme femme dans les transports et comment y arriver	Le mémoire aborde divers aspects dans les habitudes de déplacements entre les hommes et les femmes. • Les femmes sont généralement moins mobiles que les hommes, même si la mobilité est au cœur de plusieurs droits fondamentaux; • Disparités de revenus et de comportements de déplacement liées au type de travail et de travail non rémunéré : il existe d'autres déplacements utilitaires importants autre que le domicile-travail; • Domaine des transports surtout masculins donc projets pensés involontairement en écartant certaines réalités; • Recommandation : Faire une ADS+ pour toutes les étapes de conception et de mise en œuvre de la VMA : permet de discerner les effets distincts des actions sur les hommes et les femmes et prévoir des éléments atténuants, y ajouter une perspective intersectorielle pour discerner d'autres types d'inégalités. Récolter les données nécessaires pour discerner les différences hommes/femmes, se doter d'objectif clair en matière égalité homme-femme, enquêter sur le sentiment d'insécurité des femmes, notamment le harcèlement sexuel dans l'espace public, assurer les déplacements actifs sécuritaires avec les jeunes enfants; • Le mémoire présente les différentes étapes de l'ADS+ et des données sur les différences hommes/femmes selon l'Enquête OD et l'INSPQ; • Importance de la sécurité du réseau cyclable pour inciter les femmes à l'utiliser, importance du réseau piéton; • Renforcer le sentiment de sécurité des femmes dans l'espace public : certaines s'empêchent de sortir à la tombée de la nuit. 5 stratégies : savoir où on est et où en s'en va (signalisation), voir et être vu (éclairage), entendre et être entendu (lieux animés), pouvoir s'échapper et obtenir du secours (surveillance informelle), aménagement propre et accueillant (aménagement et entretien); • Recommandations pour les enfants: augmenter le temps de traverse piétonne et aménager le terre-plein, déneiger les trottoirs d'au moins 1,2 m pour le passage de poussette, déneiger les descentes de trottoirs, appliquer les mêmes stratégies près des CPE et garderies que près des écoles primaires, revoir ou aménager les bandes pour permettre la circulation des enfants ou des vélos avec chariot/cargo, revoir les bandes présentant un risque d'emportierage, pistes cyclables sur les boulevards urbains, prévoir des pistes sécuritaires près des écoles, CPE, garderies, autoriser les vélos avec des sièges sur les supports des autobus, développer le réseau piétonnier près des stations, allonger la période des supports du RTC (1 avril au 1 décembre);

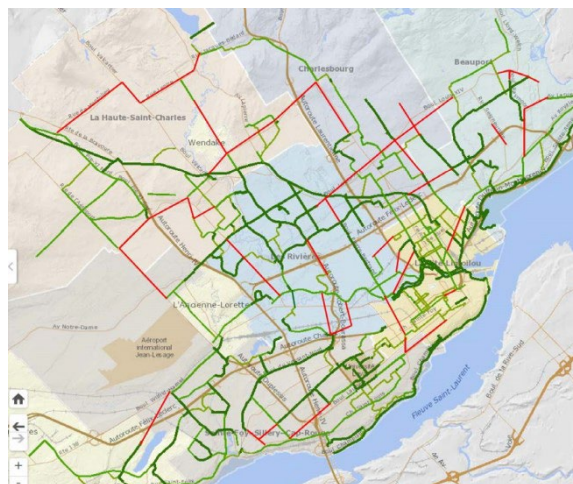
			Participation des femmes: répertorier, documenter et faire connaître les obstacles à la participation des femmes, bien connaître les besoins des femmes, engager des personnes représentatives dans des postes importants, constituer un comité consultatif pour la VMA et y inviter des points de vue spécifiques des femmes, identifier une ou des personnes responsables du respect des mesures égalitaires et inclusives, multiplier les moyens et lieux de communication pour rejoindre les femmes, organiser des groupes d'échange pour les femmes, choisir des lieux accessibles aux femmes et avec des horaires adaptées à leurs réalités pour les consultations publiques, offrir des services de garde pour les consultations publiques, intégrer l'approche AVEC.
26.	<i>Mobili-T</i>	Aménagement du territoire Gestion des déplacements	Le mémoire salue les initiatives de la Ville pour la VMA - Importance de l'aménagement du territoire pour la mobilité active : révision concertée du Guide de conception géométrique des rues, plus de rues piétonnes, partagées, apaisées, vélo-rue, pistes cyclables en sentier en site propre, créer des corridors de transport actif pour désenclaver les quartiers et accès au RSTC, investissements égaux pour les piétons et les vélos pour éviter d'avantager un mode par rapport à un autre, ADS+, plan d'action détaillé avec objectifs, responsable, échéancier, suivi; - Gestion des déplacements : impliquer les grands générateurs de déplacement, mettre en place une réglementation imposant à toute organisation de plus X employés à se doter d'un plan de gestion des déplacements, mise en place d'une réglementation imposant à tout promoteur qui réalise un projet engendrant un certain nombre de déplacement à se doter d'un plan de gestion des déplacements, encourager fortement les promoteurs à adopter des baux verts pour encourager la mobilité active par la rédaction d'un guide, adopter des pratiques contraignant les organisateurs d'événements de moyenne à grande envergure à se soucier d'avantage des enjeux de mobilité active pour l'obtention de leur permis d'événement; - Le mémoire fait une présentation de ce qu'est un Plan de gestion des déplacements; - Il donne des exemples inspirants de réglementation : Employeurs (Arrondissement Saint-Laurent à Montréal, État de Washington) Promoteurs (Région de York (Toronto), Ville de Vancouver) baux verts (Green Lease Schedule en Australie, Royaume-Uni : Centre de recherche en milieu bâti) Événements (Calgary, Plan de développement durable de la Ville de Montréal).
27.	Piétons Québec	Confort et sécurité des piétons et des usagers plus vulnérables	Le mémoire salue la volonté de la Ville d'améliorer les conditions de marche à Québec. Il rappelle : - Importance de se doter des moyens de ses ambitions; - Importance de faire le lien entre cette vision et la Stratégie de sécurité routière. Il formule plusieurs recommandations, découlant d'un sondage en ligne auprès d'abonnés web (78 personnes) : - Prioriser la marche puis le vélo dans les interventions : mettre le piéton au cœur des interventions, l'utilisateur le plus vulnérable priorisé, agir sur les 5 E, l'intégrer aux outils de planification; - Planifier les actions dans 5 axes d'action (environnement bâti, éducation, évaluation, encadrement, engagement citoyens). Exemples : campagne promotion, marketing social, sensibilisation, collecte de données et comptages contrôle policier, engagement citoyen; - Assurer la concordance VMA et autres outils de planification : stratégie de sécurité routière, visions d'aménagement, politique de viabilité hivernale, guide de conception géométrique des rues;

			• Doter la VMA d'objectif mesurables, plan d'action détaillé et processus de suivi : objectifs finaux et intermédiaires; • Rééquilibrer les investissements de la Ville pour favoriser la marche, pour ne pas valoriser le vélo vs la marche, mais bien les deux, rééquilibrer les investissements auto vs modes actifs, écofiscalité; • Former un comité de suivi des actions; • Planifier l'aménagement du territoire et la mobilité ensemble (Politique de mobilité durable du Québec) : créer un cadre bâti favorable (densité, mixité, etc.); • Réviser outils de planification urbaine pour diminuer la dépendance à l'auto; • Assurer l'accès confortable, efficace et sécuritaire au transport en commun à l'année; • Réfléchir en termes de chaîne de déplacement et diversifier le cocktail de mode durables; • Établir que la sécurité des usagers vulnérables prime sur la fluidité automobile : distance, convivialité, sentiment de sécurité, efficacité, créer des milieux de vie d'abord pour les piétons; • Agir sur la configuration des rues pour réduire les vitesses : mesures d'apaisement; • Aménager les intersections pour limiter l'exposition des piétons (visibilité, réduction de vitesse) : trottoirs, îlots, rétrécir le champ visuel ou de largeur des voies; • Assurer la visibilité des piétons : éclairage, intersection surélevée; • Passages piétons peu respectés : donc les aménager pour favoriser d'avantage leur respect; • Orienter les opérations policières vers les infractions pouvant causer de blessures graves : (ex. de New York : excès de vitesse, omission de céder le passage aux piétons, de s'immobiliser à un feu rouge, les virages non sécuritaires, utilisation du cellulaire au volant et non-respect de la signalisation); • Considérer l'interdiction du virage à droite sur feu rouge partout sur le territoire; • Meilleures pratiques en gestion hivernale des trottoirs (déneigement, entretien, conception) : l'entretien des infrastructures est le principal obstacle de la marche en hiver et non la météo, trottoir plus large pour en permettre le déneigement et banquette, prioriser le déneigement des trottoirs, projet pilote permettant de tester de nouvelles façons de déneiger; • Lors d'aménagement ou de réaménagement, s'assurer que tous les types d'usagers pourront se déplacer en sécurité; • Intégrer les besoins des piétons ayant des limitations fonctionnelles dans la conception des rues : ajout d'installations spécialisées sur nos rues et espaces publics (signaux sonores, corridor rectiligne et libre d'obstacle, plaques podotactiles) // temps de traverse plus longue aux intersections (0,8 m par seconde); • Mesures pour protéger les plus vulnérables lors de travaux routiers : p. 24 : éléments clés pour aménager l'accessibilité universelle; • Assurer l'efficacité et continuités des cheminements piétons (barrières, évaluation de niveau de service pour tous les modes) : obligation de maintenir les cheminements piétons dans les stationnements en façade (règlement d'urbanisme), conversion en boulevards urbains : Laurentienne, Robert-Bourassa entre Quatre-Bourgeois et Laurier et Charest entre Robert-Bourassa et Saint-Sacrement; • Réserver la phase exclusive aux intersections où elles sont pertinentes et améliorer l'expérience piétonne à ces intersections : réduire le temps d'attente, mode partiellement protégé selon les intersections, considérer le niveau de service de tous les modes lors de l'évaluation des feux, permettre la traversée en diagonale, adapter le temps alloué selon la période de la journée, intégrer la phase piétonne automatiquement à certaines intersections; • Réfléchir en termes de chaîne de déplacement et diversifier le cocktail de transport;
--	--	--	---

			• Aménager la ville à l'échelle humaine à l'année : équilibre de l'espace; • Réviser le guide de conception géométrique des rues en se basant sur le principe de rues conviviales : ajout systématique de trottoirs, éliminer les voies divergentes, réduire la largeur de voie et les rayons de virage, sécuriser les intersections, considérer des vitesses de conception inférieure, réduire les tailles des ilots et ajouter des raccourcis piétons, intersections surélevées; • Profiter de tout réaménagement de rue ou nouvel aménagement pour améliorer la sécurité et le confort des plus vulnérables; • Prévoir l'implantation de rues piétonnes, partagées et permettant le jeu libre : piétoniser le Vieux-Québec, aménagements réduisant les vitesses dans les rues partagées.
28.	Résidents et Amis du Site patrimonial de Beauport	Enjeux de mobilité liés à l'avenue Royale	Le mémoire mentionne que l'avenue Royale est une des plus anciennes d'Amérique du Nord avec paysage, maisons anciennes et percées visuelles, ce qui en fait un lieu de choix pour le tourisme et le sport, devrait être conçue pour favoriser la mobilité active. • Usagers de la rue : enfants de 7 écoles, usagers du RTC, cyclistes vers la route de la Nouvelle-France, pèlerins vers Sainte-Anne-de-Beauport, touristes qui vont à la chute Montmorency, familles et enfants au quotidien, client du IGA Beauport, personnes âgées, joggeur et participants de la course Descente Royale, clubs de marche et promeneurs, personnes à mobilité réduite et handicap visuel; • Irritants : pollution sonore et atmosphérique, vitesse des auto, autos modifiées et les courses d'auto, les motos, les arrêts considérés comme facultatifs, sentiment de vivre près d'une autoroute, absence de surveillance et coercition policière, sentiment d'insécurité, signalisation déficiente, trottoirs mal entretenus, mal déneigés et trop étroits, trottoirs souvent barrés sans la signalisation adéquate, absence de traverses piétonnes, vitesse du RTC et véhicules trop gros, stationnement des autobus à la fin de leur parcours, incompatibilité avec les véhicules lourds, circulation de transit de plus en plus importante, étroitesse de la rue dégradant les résidences patrimoniales et faisant en sorte que les maisons et les piétons se font arroser l'hiver, le sentiment d'irrespect du site patrimonial par les automobilistes, le sentiment de négligence du site patrimonial par la Ville, le mauvais état de la chaussée qui provoque la formation de flaques d'eau, la sinuosité de la rue qui crée un manque de visibilité, aucun trottoir du côté sud. Solutions : • Freiner la vitesse, la pollution et la circulation : vitesse à 30km/h, plus de surveillance policière, contrôle de décibels des autos et des motos, radars pédagogiques, éliminer la circulation de transit, interdire les camions lourds, revoir le gabarit du RTC (particulièrement les Métrobus), revoir la fréquence et le parcours du RTC, ajouter des panneaux d'arrêt, nettoyage printanier hâtif des maisons, ajouter des dos d'âne en dernier recours; • Permettre et encourager les usages compatibles aux caractéristiques topographiques et historiques de l'av. Royale : aménager une voie piétonne digne d'un quartier historique (éclairage, trottoirs de qualité et en bon état), encourager les promenades de découvertes historiques, entretenir les trottoirs et les déneiger en priorité, élargir les trottoirs, ajouter des arbres et des fleurs, aménager des traverses piétonnes, entretenir et nettoyer les abribus du RTC, installer des arrêts d'autobus conviviaux et sécuritaires, aménager une halte-vélo (eau, banc), aménager des avancées de trottoirs, ajouter des panneaux d'arrêt, faire une analyse de sens unique, revoir l'affichage des commerces, revoir l'offre touristique aux Maisons Tessier-dit-Laplante et Girardin;

			• Installer une signalisation adéquate : signaler l'entrée du site patrimonial, ajouter un kiosque d'information, afficher les limites de vitesse et la présence policière, afficher l'interdiction aux camions, afficher des ralentissements dans les courbes, adhérer à la signalisation de la route de la Nouvelle-France, pavoiser les poteaux électriques, installer des cartes touristiques, baliser les corridors scolaires, annoncer d'avance les zones scolaires, ajouter la signalisation "attention à nos enfants", installer des panneaux clignotants pour les traverses piétonnes, afficher l'interdiction de pollution sonore, afficher la signalisation partage de la route avec les vélos, ajouter de la signalisation de priorité aux piétons.
29.	Table de concertation vélo (TCV) des conseils de quartiers	Vélo utilitaire Meilleures pratiques Projets précis	Le mémoire souligne les progrès nets de la Ville depuis la Vision des déplacements à vélo (passerelles, pistes cyclables, etc.). Il propose certains éléments à travailler et formule des recommandations:  • Accès à vélo aux écoles et lieux de rassemblement des jeunes à sécuriser, sécurité de certaines infrastructures compromises par rapport à une piste (3^e Avenue, chaussée désignée sur la Colline parlementaire, Arago en bande, etc.), l'abandon des liens mécaniques et le réaménagement de la côte de la Pente-Douce; • Prévoir un REV qui permette de franchir les contraintes, quatre saisons (p.3); • Un réseau cohésif, direct, sans délai, sécuritaire, utile et confortable : axes 4 saisons protégés de la circulation automobile, intégré au RSTC. Pas de détour de plus de 1,2 fois à vol d'oiseau, priorité aux feux, piste unidirectionnelle, augmentation de la sécurité; • Voir propositions de pistes cyclables, rues apaisées pour la création de 6 grands axes : Haute-Ville, Basse-Ville, Rivière, Chauveau-Sainte-Foy, Pierre-Bertrand, Limoilou, Maizeret-Beauport; • Prévoir aussi des hauts niveaux de confort dans les couronnes nord : Axe de l'aéroport, de la Faune/Val-Bélair, Bastien/Louis-XIV;

- Segments manquants au réseau cyclable selon la TCV (en rouge) :



- Bonnes pratiques : s'assurer de desservir les quartiers ayant des indicateurs socio-économiques plus faibles, éliminer les bandes cyclables à gauche des stationnements et mise à niveau des bandes existantes, éclairage, diminuer les croisements avec des entrées charretières, transformer les quartiers avec des rues apaisées, recueillir l'information sur la sécurité des cyclistes et les sites accidentogènes;
- Allonger la période du réseau cyclable du 1 avril au 1 décembre et éventuellement déneiger le réseau dans son entièreté;
- Espace de stationnement complet et utilitaire à destination avec différents types selon les besoins (couvert, sécurisé, etc.) voir exemples internationaux. Utiliser les saillies de 5 mètres aux intersections pour mettre des supports à vélo, intégrer les supports à vélo dans les nouvelles constructions commerciales et résidentielles, privilégier les espaces près des entrées et sorties;
- Gestion des chantiers : avoir une route désignée et claire pour les piétons et les vélos;
- Améliorer l'intermodalité : support à vélo protégé aux stations de tramway, près des stations d'autobus achalandées;
- Budget/objectifs/indicateurs et gouvernance : accroissement des ressources humaines et matérielles (X2), travailler en transversalité avec tous les services de la Ville, avoir un porte-parole parmi les élus, avoir des objectifs précis et de part modale, suivre l'achalandage;
- Plus de promotion du vélo utilitaire, plus de signalisation sur les axes;
- Meilleure interaction citoyenne : les tenir informés, montrer les suivis réalisés publiquement (311);
- Ouverture/fermeture du réseau : étendre la saison cyclable, interdire les dépôts à neige sur les pistes cyclables par les commerces et entreprises, changer les méthodes de déneigement dans les rues près des pistes cyclables, prioriser le nettoyage des points les plus dangereux au printemps, prévoir du marquage plus résistant, interdire le stationnement plus tôt en début de saison et plus tard en fin de saison, enlever une couche de neige au printemps pour accélérer la fonte, doter la ville d'équipement spécialisé.

30.	Trajectoire Québec	Les grands principes pour réussir la VMA (objectifs clairs, moyens conséquents et monitoring) Parcours piétons vers TC et feux de circulation	Le mémoire mentionne l'importance de tenir compte des particularités des quatre saisons pour offrir un service avec le moins d'embûches possible (l'hiver, mais aussi en toute saison). Il fait aussi référence à certaines approches à considérer dans l'élaboration de la VMA. • Les usagers les plus vulnérables doivent être priorités (inverser la pyramide) marche - vélo - transport en commun (TC) - autopartage - taxi - covoiturage – auto solo; appliquer une AdS+; • L'intermodalité (avec le TC) est à favoriser en offrant des aménagements piétons et vélos pour les stations du tramway; • Réduire les barrières du premier et du dernier kilomètre pour favoriser l'utilisation du TC. Améliorer l'attractivité du TC par la marche; • Réduire les temps de parcours (feux piétons) et les rendre plus agréables; • Rues partagées ou conviviales pour joindre les stations de TC aux générateurs de déplacements; • Déployer un système de vélopartage àVélo de façon intégrée au TC structurant; • Installer des infrastructures pour laisser les vélos de façon confortable et sécuritaire.
31.	Trudel Alliance	Réflexion et pistes d'action pour améliorer la mobilité durable	Le mémoire salue la démarche de la Ville de Québec puisqu'elle reconnaît que la celle-ci est la véritable bougie d'allumage de la mobilité active (entre autres, leviers réglementaires, capacité de modifier ses infrastructures échelle des solutions innovantes et sécuritaires pour ses citoyens). Le mémoire présente différentes solutions pour favoriser la mobilité durable, notamment : • Améliorer le transport en commun (rapide, sécuritaire, à bonne fréquence, avec le moins de correspondances possibles entre les différents pôles) pour améliorer du même coup la mobilité active, notamment par des mesures d'intermodalité (ajout de supports à vélo sur les autobus, de supports à vélo près des arrêts d'autobus de circuits périphériques et d'installations sportives); • Créer des « autoroutes à vélos » séparées de la circulation automobile sur les axes principaux, comme les boulevards Wilfrid-Hamel, Lebourgneuf ou Louis-XIV, tenir compte aussi de la micromobilité électrique; • Mettre à niveau des infrastructures piétonnes dans les quartiers plus anciens/non touristiques (sécurité, convivialité, lieux de repos, etc.); • Soutenir la politique de viabilité hivernale; • Reconnecter les quartiers en favorisant la mobilité durable, notamment la circulation des piétons (ex. : boulevard urbain sur Laurentienne); • Favoriser un urbanisme à échelle humaine; • Travailler davantage avec les promoteurs immobiliers; • Créer des environnements agréables et qui contribuent à la réduction des îlots de chaleur par du verdissement à proximité; • Intégrer des infrastructures favorables aux vélos, tels que les supports à vélos, des douches pour les employés ou même de petits ateliers pour les réparations rapides et les encourager à l'aide de programmes incitatifs municipaux.
32.	Vélo Québec	Améliorations des pratiques pour le vélo Développement d'une culture vélo	Le mémoire contient plusieurs recommandations: • Accélérer le déploiement des réseaux cyclables et piétonniers et la mise à niveau des réseaux existants; • Étendre le réseau 4 saisons vélo et mieux déneiger le réseau piétonnier; • Stationnement à vélo et seuil minimum de stationnement pour vélo;

			• Bonifier les budgets et prévoir des sommes pour le développement d'une culture vélo (les 5 E : environnement bâti, éducation, encouragement, encadrement, évaluation); • Renforcer la VMA en adoptant un plan d'action complet : objectifs, échéancier pour les 5 E; • Comité consultatif de la VMA : services de la Ville, élus, communautés piétonnes et cyclistes, autres organismes; • Mettre à jour le guide de conception géométrique des rues; • Améliorer l'accessibilité, la sécurité, le confort des piétons et cyclistes aux stations de tramway; • Aménagement temporaire et projet pilote pour tester des solutions innovantes; • AD+ et ajouter l'équité dans la planification; • Programme de subvention de stationnement vélo pour les entreprises et commerces et encourager la gestion des déplacements en entreprise; • Obtenir la certification VÉLOSYMPATHIQUE; ○ Améliorer ses propres installations et ses pratiques (exemplarité, localisation écoresponsable des bureaux).
33.	VéloCentrix	Vélo comme moyen de transport à part entière	Le mémoire fait un rappel des bienfaits du vélo comme moyen de transport (économique, santé et socialement responsable; • Constat de la vulnérabilité des cyclistes face aux véhicules motorisés : ○ Circulation à l'extrême droite de la chaussée = obstacles, débris, emportierage possible; ○ Fermeture (discontinuité) des pistes et bandes cyclables = fermetures pour travaux ou saisonnières, signalisation de fin d'un trajet cyclable; ○ Virage à droite sur feux rouge = caractère dangereux pour les piétons comme pour les cyclistes; ○ Feu piéton = attente de plusieurs cycles avant de pouvoir avoir accès à la protection du feu piéton; ○ Ligne d'arrêt et autres problématiques = l'arrêt des cyclistes avant la ligne d'arrêt les rends moins visibles, l'utilisation d'un sas est une pratique de plus en plus répandue. Le virage à gauche aux intersections est aussi un enjeu pour les cyclistes; ○ Travaux routiers = problèmes de signalisation, voies fermées, plaques de métal sans zone de transition; ○ Véhicules dans les voies de réservées aux cyclistes = bien qu'interdit, la présence de véhicules dans les voies réservées aux cyclistes donne un sentiment d'insécurité qui peut décourager la pratique du vélo pour les moins expérimentés. Le mémoire propose une stratégie pour améliorer la sécurité des cyclistes = adhérer à la Vision Zéro, comme la Ville de Montréal l'a fait. • Un soutien financier est demandé pour aider les cyclistes à se doter d'équipements pour améliorer leur sécurité ou pour respecter le Code de la sécurité routière = phares, pneus à clous et poursuivre les investissements dans le réseau cyclable; • Les propositions : ○ Reconnaître le cyclisme comme moyen de transport; ○ Augmenter les investissements; ○ Améliorer le développement et l'entretien; ○ Augmenter la part modale; ○ Rendre le réseau accessible toute l'année;

			○ Signalisation adéquate pour cyclistes lors de travaux de voirie; ○ Prendre en compte les besoins des cyclistes lors des réfections; ○ Augmenter les constats d'infraction pour obstruction; ○ Sensibiliser les policiers à déclarer les infractions des véhicules; ○ Sensibiliser les usagers de la route aux droits des cyclistes; ○ Interdire le virage à droite sur feu rouge; ○ Reconnaître l'importance des ateliers communautaires.
--	--	--	---