

» Politique de viabilité hivernale À Québec, on vit l'hiver!



Rapport de consultation

Service de l'interaction citoyenne
Ville de Québec
Octobre 2020



Table des matières

1 Démarche de consultation	3
1.1 Mandat et objectif	3
1.2 Activités de participation publique	4
1.3 Rapport de consultation.....	4
2 Compte rendu de la séance d'information	5
2.1 Questions et commentaires.....	5
3 Consultation avec dépôt de mémoires	6
3.1 Synthèse des commentaires des citoyens	7
3.1.1 Appréciation générale de la Politique	
3.1.2 La mobilité active	
Piétons	
Cyclistes	
Usagers du transport en commun	
3.1.3 Les opérations de déneigement	
3.1.4 Les niveaux de service de déneigement	
3.1.5 Considérer les pratiques de soufflage sur les terrains	
3.1.6 Les effets sur l'environnement	
3.1.7 Revoir les règles de stationnement	
3.1.8 La collaboration citoyenne	
3.2 Tableau synthèse des mémoires	11

1 Démarche de consultation

1.1 MANDAT ET OBJECTIF

La Ville de Québec a l'intention d'adopter une nouvelle politique de déneigement appelée: [Politique de viabilité hivernale](#). L'actuelle politique de déneigement a été adoptée en 2006, puis modifiée en janvier 2009. Elle visait notamment l'harmonisation, l'optimisation et l'équité des pratiques de déneigement sur l'ensemble du territoire de la Ville de Québec afin d'assurer la sécurité des citoyens sur les routes et les trottoirs en période hivernale. Les réalités du développement urbain, l'augmentation des déplacements actifs, les enjeux environnementaux et les quantités de précipitations variables ont amené la Ville de Québec à vouloir améliorer ses pratiques et à faire évoluer la politique de déneigement. L'élaboration de cette nouvelle politique est la dernière étape d'un processus de consultation auprès des citoyens et de divers groupes et organismes amorcé depuis l'automne 2018.

Cette politique a été élaborée par un groupe de travail constitué de représentants de la division planification et soutien de l'Entretien des voies de circulation et des services du Transport et de la mobilité intelligente, de la Planification de l'aménagement et de l'environnement, de l'Interaction citoyenne, des Communications, de la Police, des Loisirs, sports et vie communautaire et du Développement économique et des grands projets.

Le comité exécutif a pris acte de dépôt du projet de la *Politique de viabilité hivernale* de la Ville de Québec lors de sa séance du 4 septembre 2020 ([résolution CE-2020-1554](#)). Il a mandaté monsieur le conseiller Jérémie Ernould, membre du comité exécutif et responsable des dossiers des travaux publics, notamment du déneigement, à procéder à une consultation publique sur ce projet.

Les citoyens ont été invités à se prononcer sur le projet de la *Politique de viabilité hivernale* à l'occasion d'une consultation publique en ligne qui s'est terminée le 28 septembre 2020. L'objectif était de présenter le projet de la *Politique de viabilité hivernale* et de recueillir leurs commentaires et suggestions afin de le bonifier avant son adoption par le conseil municipal. Le Service de l'interaction citoyenne a eu la responsabilité d'organiser la consultation publique et de produire un rapport.

1.2 ACTIVITÉS DE PARTICIPATION PUBLIQUES

Consultations préalables

La Ville de Québec a tenu diverses activités de participation publique en amont avec les citoyens, les différents acteurs du milieu et les organismes pour alimenter la réflexion et contribuer à l'élaboration du projet de la [Politique de viabilité hivernale](#). La synthèse des résultats de ces activités est consignée dans la *Politique de viabilité hivernale* dans la section 1 intitulée « *Nos citoyens et les résultats des consultations préalables* » et la description et le détail des étapes réalisées se retrouvent à l'annexe 1 intitulée « *Démarche ayant mené à l'élaboration du projet de politique* ». Les comptes rendus de ces activités citoyennes seront quant à eux disponibles sur le site Internet de la Ville.

Consultation publique sur le projet de Politique de viabilité hivernale

En raison de l'Arrêté numéro 2020-033 de la ministre de la Santé et des Services sociaux du Québec en date du 7 mai 2020 concernant l'ordonnance de mesures visant à protéger la santé de la population dans la situation de pandémie de la COVID-19, les activités de participation publique de la Ville de Québec se tiennent, jusqu'à nouvel ordre, de façon virtuelle.

En raison de ce contexte, la séance d'information sur le projet de la nouvelle *Politique de viabilité hivernale* s'est déroulée par visioconférence. De même, c'est à partir de la [plateforme de participation publique](#) de la Ville de Québec que les citoyens ont participé à la consultation avec la possibilité d'y déposer un commentaire ou un mémoire.

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 lors de la consultation publique au sujet du dépôt du projet d'une nouvelle *Politique de viabilité hivernale*.

Le rapport de consultation est déposé au comité exécutif de la Ville de Québec avec l'adoption de la *Politique de viabilité hivernale*.

2 Compte rendu de la séance d'information

Une séance d'information publique s'est tenue en visioconférence le jeudi 17 septembre 2020, à 19 h, afin de présenter aux citoyens le projet de la nouvelle *Politique de viabilité hivernale*. Les sujets suivants ont été abordés:

- Démarche d'élaboration de la politique;
- Bilan des projets pilotes, hiver 2019-2020;
- La nouvelle *Politique de viabilité hivernale*;
- Les modifications et améliorations proposées;
- L'échéancier d'adoption et d'entrée en vigueur.

La majorité des personnes présentes à la rencontre félicitent la Ville pour la version du projet de *Politique de viabilité hivernale* et adhèrent aux orientations et aux actions proposées. Les participants se sont sentis écoutés dans leurs demandes émises lors des consultations préalables. Plusieurs ont hâte de vivre pleinement ces nouveaux engagements, une fois que cette politique sera complètement déployée. En effet, l'application de la nouvelle politique s'échelonnera sur trois ans au rythme des changements à mettre en œuvre, comme l'apprentissage des nouvelles pratiques, le renouvellement des contrats de déneigement et l'acquisition d'équipements.

Une vingtaine de personnes ont assisté à la séance d'information en ligne et huit (8) personnes sont intervenues pour poser des questions ou émettre des commentaires. La majorité des interventions concernent les mesures de déneigement en lien avec la sécurité des piétons et des clientèles plus vulnérables ainsi que des déplacements à vélo comme moyen de déplacement utilitaire.

2.1 Questions et commentaires

La mobilité active

- Prioriser le déneigement des places de stationnement réservées aux personnes à mobilité réduite et des espaces alloués aux débarcadères du transport adapté notamment aux endroits où il y a plusieurs personnes en situation de handicap qui y vivent.
- Étendre l'entretien hivernal des voies cyclables sur la 8^e avenue, la 3^e avenue, sous les bretelles de l'autoroute Montmorency et au sentier linéaire qui longe la rivière Saint-Charles.
- Prolonger la saison cyclable au-delà du 1^{er} octobre.
- Appréciation que la *Politique de viabilité hivernale* légitime le vélo hivernal et prévoit dans son plan de développement de conscientiser les automobilistes à la pratique du vélo l'hiver.

- Prévoir dans le tableau des niveaux de services, un comparatif entre le niveau de déneigement des pistes cyclables sur chaussée et des pistes cyclables en site propre.
- Appréciation que les nouvelles pistes cyclables en construction sur le boulevard Hochelaga et sur la route de l'Église soient conçues pour être déneigées.
- Appréciation du déneigement des supports à vélo et proposition qu'un plan de déploiement du maintien et déneigement des supports à vélo soit pensé.

Les niveaux de service de déneigement

- Demande si tous les trottoirs qui seront réalisés dans le cadre de la Stratégie de sécurité routière 2020-2024 seront classés en priorité T1 et déneigés cet hiver.
- Demande si, avec l'application de la nouvelle *Politique de viabilité hivernale*, la neige sera transportée ou encore soufflée sur les terrains des résidants.
- Élaborer un tableau de classification des trottoirs afin de comparer les différents niveaux de services de déneigement avant et après la mise en œuvre de la nouvelle politique.
- Proposition de stationnement en alternance pour le secteur des condos à Val-Bélair.
- Proposition que la côte Saint-Grégoire dans le quartier des Chutes-Montmorency soit classée côte prioritaire C0.

La Politique de viabilité hivernale

- Demande les raisons justifiant que la nouvelle *Politique de viabilité hivernale* avec ses nouveaux niveaux de services soit déployée progressivement sur trois ans.
- Demande à consulter le plan d'action multidisciplinaire de l'objectif 3 de la *Politique de viabilité hivernale* « Se préparer à assumer l'avenir en matière de déneigement ».

3 Consultation en ligne avec dépôt de mémoires

Cette consultation en ligne s'est déroulée du mardi 8 septembre au lundi 28 septembre 2020 inclusivement. Elle avait pour objectif de connaître l'avis du public sur le projet de *Politique de viabilité hivernale*. Toute personne intéressée pouvait contacter par téléphone ou courriel, la conseillère en consultations publiques ou aller directement à la plateforme de participation publique de la Ville de Québec à l'adresse web suivante :

participationcitoyenne.ville.quebec.qc.ca/politique-de-deneigement

Grâce à cette page, les citoyens avaient accès à un espace pour poser leurs questions, émettre leurs commentaires et déposer un mémoire. De plus, il était possible de prendre connaissance de tous les documents pertinents en lien avec le projet. Que ce soit la politique actuelle de déneigement (2009), la nouvelle *Politique de viabilité hivernale* et sa présentation, ou encore des vidéos sur les bonnes pratiques en période hivernale. D'ailleurs, une cinquantaine de personnes ont téléchargé l'un de ces documents.

Cette activité de consultation hébergée sur la plateforme de participation publique de la Ville a reçu la visite 219 visiteurs, dont **96 personnes ont laissé un commentaire ou un mémoire**. Parmi elles, 91 personnes ont formulé leur avis à titre personnel et 8 autres au nom d'un organisme. En tout, c'est 84 commentaires qui traitent d'un ou de plusieurs thèmes proposés dans la *Politique de viabilité hivernale* et sept (7) mémoires que nous avons reçues. À cela s'ajoutent quelques appels téléphoniques et courriels.

3.1 UNE SYNTHÈSE DES QUESTIONS ET COMMENTAIRES

Les thèmes abordés par les citoyens lors de la consultation 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.

3.1.1 Appréciation générale de la Politique (15)

Les citoyens félicitent la Ville pour le projet de la *Politique de viabilité hivernale* et adhèrent à sa vision et aux actions qui y sont proposées (8). Plusieurs ont dit avoir hâte à son déploiement complet et de vivre l'hiver autrement. La valorisation de la mobilité active et les améliorations proposées afin d'en faciliter la réalisation ont été chaudement saluées (7). C'est pourquoi la Ville est invitée à poursuivre ses efforts en ce sens.

3.1.2 La mobilité active (54)

La mobilité active a fait l'objet du plus grand nombre de commentaires. Elle s'exprime par trois thématiques qui sont les types d'usagers : les piétons, les cyclistes et les usagers du transport en commun.

Piétons (30)

Afin de favoriser des déplacements piétonniers sécuritaires, les citoyens sont favorables à accorder une priorité à la qualité de déneigement des trottoirs, afin que les piétons puissent y transiter de façon sécuritaire et confortable, principalement aux intersections. Si quelques commentaires concernent l'entretien de sentiers piétonniers récréatifs et utilitaires (2), les autres demandent de rehausser les normes de service pour l'ensemble des trottoirs (28). Plusieurs ont mentionné que, comme piéton, il est souvent préférable de circuler dans la rue près des voitures que de risquer une chute sur un trottoir mal entretenu. Un citoyen propose que les rues sans trottoir reçoivent une attention particulière en grattage et en épandage en fonction de la circulation automobile certes, mais en considérant aussi et surtout la rue comme un lieu utilisé par les piétons.

Trottoirs mal déneigés ou glissants (15) :

Ces commentaires sont souvent accompagnés des causes qui sont responsables de trottoirs mal déneigés ou glissants. Ainsi, les citoyens observent que le passage des chasse-neiges pour gratter et dégager les chaussées crée des andins aux intersections, mais aussi propulsent la neige sur le trottoir auparavant nettoyé. Une attention particulière est demandée afin que la machinerie pousse la neige sur le côté pour libérer le passage aux piétons. Aussi, les commentaires mettent en évidence la configuration des quartiers centraux où les trottoirs étroits sont encombrés entre autres par des poteaux électriques, des bornes-fontaines et des marches de maisons ce qui nuit à l'efficacité du déneigement. C'est pourquoi on propose d'assurer le dégagement manuel de ces lieux inaccessibles aux camions et d'utiliser une machinerie plus adaptée.

Prioriser les clientèles vulnérables (9) :

Ces citoyens veulent que la Ville accorde une priorité plus élevée au déneigement des trottoirs pour faciliter les déplacements autonomes, sécuritaires et sans obstacle pour les clientèles vulnérables : personnes âgées et personnes en situation de handicap ou à mobilité réduite, familles avec des poussettes, enfants, écoliers.

Délais de déneigement (3) :

Lors de précipitations de neige, quelques citoyens apprécieraient que les trottoirs soient déneigés plus fréquemment durant la journée.

Contexte de l'année 2020 (3) :

Dans un contexte de crise sanitaire, quelques citoyens proposent à la Ville de déneiger dès cette année tous les trottoirs afin de favoriser une certaine distanciation physique entre les piétons. Si la Ville n'est pas en mesure de déneiger l'ensemble des trottoirs, elle peut diminuer la limite de vitesse des voitures à 30 km/h pour s'assurer d'une meilleure sécurité des piétons qui circulent dans la rue et multiplier les rues partagées.

Cyclistes (21)

Les cyclistes utilitaires se sont montrés très enthousiastes à l'idée que la Ville accorde une plus grande place à l'entretien hivernal de voies cyclables quatre saisons. Ils souhaitent que la Ville poursuive ses efforts de valoriser les déplacements à vélo comme moyen de déplacement utilitaire. Puisque ce type de déplacement améliore la santé physique et mentale, l'économie locale et l'environnement (9), il est recommandé d'ajouter d'autres secteurs et tronçons au réseau blanc avec une infrastructure adéquate et sécuritaire (12). Les façons d'offrir un réseau de transport cyclable confortable, fonctionnel et sécuritaire sont multiples, et les idées suivantes sont soumises : prévoir des corridors protégés intégrés aux rues, rendre accessibles les sentiers urbains aux cyclistes récréatifs et utilitaires, mieux connecter le réseau cyclable (4). Enfin, deux cyclistes évoquent que la saison cycliste pourrait être prolongée au-delà de deux (2) semaines à l'automne et deux (2) semaines au printemps.

Usagers du transport en commun (2)

Le déneigement des arrêts d'autobus a fait l'objet de deux commentaires où il est spécifié que la montée et la descente des autobus doivent être facilitées et sécuritaires pour tous les types d'usagers, surtout au centre-ville. Puisque ce sont des équipes d'entretien du RTC qui nettoient les abribus, on suggère que le déneigement des arrêts d'autobus leur soit aussi confié.

3.1.3 Les opérations de déneigement (16)

Le délai, entre le moment où le chasse-neige passe et crée un andin dans les entrées privées et le moment où cette neige est ramassée, suscite le plus de commentaires (7), à cela s'ajoute la contrariété du délai des opérations pour réussir à terminer (pléonasme) le déneigement des rues. Aussi, les horaires de nuit des opérations déneigement créent de l'insatisfaction; les alarmes de recul des camions en empêchent plusieurs de dormir (5). C'est pourquoi on suggère à la Ville d'obliger des alarmes de recul à bruit blanc et/ou intensité variable sur les véhicules de déneigement et même qu'elle exige des coussins pour éviter le claquement du métal contre métal, lorsqu'un camion-pelle déverse de la neige dans un autre camion. On évoque aussi l'idée de faire une rotation des horaires des opérations afin d'éviter que ce soit toujours le même secteur qui subisse une opération de déneigement la nuit.

Nombreux sont ceux qui se questionnent sur l'optimisation du processus des opérations de déneigement, pour certains la fréquence est trop élevée, causant des désagréments (2) et pour d'autres cela soulève l'iniquité de déneigement avec d'autres secteurs jugés plus prioritaires.

De même, si quelques citoyens veulent maintenir les opérations de déneigement les week-ends afin de faciliter les déplacements et le stationnement dans la rue, d'autres demandent au contraire de les éviter pour les mêmes raisons.

3.1.4 Les niveaux de service de déneigement (12)

Outre les attentes déjà exprimées pour le déneigement des trottoirs, les commentaires les plus fréquents sur les niveaux de service de déneigement concernent leur adaptation aux différents milieux et clientèles qui y habitent. Lors de précipitations, ne pas attendre une accumulation trop importante de neige sur la chaussée pour débiter le grattage de la chaussée ou le ramassage de la neige, surtout dans les quartiers centraux. Les citoyens (4) font remarquer qu'un grattage hâtif a l'avantage de garder les rues carrossables plus longtemps, d'éviter les risques d'enlèvement et de bris de voiture et de faciliter les déplacements de tous les types de clientèles dans le quartier. Conscients que les rues et les trottoirs étroits nuisent à la qualité du déneigement dans les quartiers plus denses, les citoyens demandent à la Ville d'adapter en conséquence son niveau de service en fonction de ces contraintes physiques en utilisant des véhicules de déneigement appropriés. Enfin, les niveaux de priorité de déneigement des rues pourraient alterner chaque année afin que cela soit plus équitable pour tous les citoyens.

3.1.5 Considérer les pratiques de soufflage sur les terrains (7)

Des citoyens dénoncent la pratique du soufflage de la neige sur les terrains qui produit une quantité d'abrasifs et de petits cailloux. Ceux-ci se retrouvent au printemps sur le gazon, les jardins, les potagers en façades, les haies et les arbustes. Aux dommages à la propriété et aux arbres, s'ajoutent le mécontentement de sortir des entrées obstruées par des bancs de neige et le bruit nocturne du passage des souffleurs. L'irritant provient aussi de l'inégalité, entre voisins, des espaces de stockage disponibles sur les terrains pour souffler la neige. La densification urbaine et les nouveaux types de développement résidentiel laissent un espace insuffisant pour entreposer la neige sur les terrains.

3.1.6 Les effets sur l'environnement (6)

Les citoyens regroupés dans cette thématique appuient la Ville dans son effort de réduire l'épandage de sels de voirie et autres produits abrasifs, et ce, afin d'optimiser le bilan environnemental de la Ville et de s'arrimer avec son plan de verdissement et son plan d'action de l'agriculture urbaine. Certains citoyens font référence à l'augmentation du nombre de jardins potagers qui se sont développés en façade des maisons, à l'embellissement des terrains avec des plantations d'arbres incluant des milieux attractifs pour les insectes pollinisateurs. Selon eux, l'amélioration du bilan environnemental des opérations de déneigement doit aussi inclure la protection et la santé des arbres et des potagers. Pour y arriver, on propose de diminuer : l'épandage de sel de voirie, la puissance de soufflage à proximité des arbres et la largeur des rues déneigées.

3.1.7 Revoir les règles de stationnement (5)

Lors des opérations de déneigement, les propriétaires de véhicules doivent se stationner ailleurs que dans la rue. Or, les coûts des stationnements payants et les désagréments de trouver un stationnement plusieurs jours consécutifs irritent plusieurs citoyens de différents quartiers. Ils demandent à la Ville de mieux cibler les interdictions de stationner avec les feux clignotants pendant les opérations déneigement et surtout d'en réduire la durée.

3.1.8 La collaboration citoyenne (3)

Ces citoyens souhaitent renforcer certains comportements collectifs chez les individus, mais aussi chez les entrepreneurs en déneigement afin de faciliter l'entretien hivernal des voies publiques. Que ce soit en donnant une information plus claire sur le déversement illégal de la neige ou son stockage sur les terrains privés, ou en demandant aux automobilistes de se stationner autant que possible dans leur entrée privée et non dans la rue afin de permettre aux opérations de déneigement de se faire efficacement.

3.2 TABLEAU SYNTHÈSE DES MÉMOIRES

#	ORGANISMES	CONSTATS	PRINCIPALES RECOMMANDATIONS
1.	PIÉTONS QUÉBEC	Salue les améliorations du niveau de service proposé pour l'entretien des trottoirs	Déçu du peu d'accommodement pour les trottoirs et escaliers avec des contraintes techniques. Des équipements différents ou un déneigement manuel pourraient permettre le déneigement de ces liens piétons.
		Heureux que le déneigement soit considéré dès la phase de planification et de conception de travaux routiers et actifs.	Demande de prévoir des rues partagées hivernales là où le déneigement des trottoirs présente des contraintes techniques.
			Demande de prévoir la sensibilisation des opérateurs de véhicules de déneigement à la vulnérabilité des piétons.
			Demande de prévoir dans les contrats de déneigement des normes de sécurité pour l'utilisation de la machinerie et d'éviter de payer au chargement de neige (excès de vitesse).
			Demande d'être invité aux consultations et à l'évaluation de la politique.
2.	COOP ROUE-LIBRE	Avec la COVID-19, le vélo est un moyen de transport sécuritaire pour se déplacer dans le respect de la distanciation sociale.	Demande d'être invitée à collaborer avec la Ville à l'augmentation de la pratique du vélo utilitaire dans la région, y compris l'hiver.
		Le vélo représente un moyen de transport respectueux de l'environnement, qui ne contribue pas aux émissions de gaz à effet de serre.	Demande d'élaborer un « réseau blanc » sécuritaire, étendu et connecté.
		Le projet pilote du corridor Père-Marquette a bénéficié à un nombre important de membres de la coop qui ont globalement apprécié	Demande d'impliquer la communauté cycliste dans la priorisation des axes du « réseau blanc », et ce, de façon continue.

		l'expérience et la possibilité de collaborer en commentant durant l'hiver 2019-2020.	L'expérience « Mon Trajet » pourrait être reprise durant l'hiver. Les données devraient être rendues publiques.
		Les côtes sont des éléments clés de la continuité du « réseau blanc », mais la largeur déneigée ampute parfois les bandes cyclables.	Demande de maintenir des voies réservées aux vélos considérant les dangers accrus en hiver pour les cyclistes.
		La durée de la saison cyclable n'est pas mentionnée dans la politique.	Demande de délimiter la saison cyclable de manière plus étendue et flexible.
			Demande de mener divers projets pilotes pour tester différentes techniques de déneigement ou damage des voies cyclables.
3.	ACCÈS TRANSPORT VIABLE	Félicite la Ville de Québec d'introduire la notion de priorisation des publics plus vulnérables, plutôt qu'une vision uniquement basée sur l'achalandage.	Les besoins particuliers des femmes ne sont pas mentionnés. Utiliser l'analyse différenciée selon les sexes (ADS) pour y pallier.
		Attentif aux liens avec la prochaine vision des déplacements actifs et à l'entretien des cheminements scolaires prévu dans la Stratégie de sécurité routière.	Demande d'arrimer la politique avec une révision du guide de conception géométrique des rues.
			Demande de s'inspirer des alternatives, avant de commander de nouveaux véhicules de déneigement et de réviser le guide de conception géométrique des rues. L'acquisition d'équipement plus petit et des changements aux pratiques de déneigement permettraient d'avoir des rues plus sécuritaires.
		Le plan de développement n'est pas assez détaillé.	Demande de préciser les moyens retenus, les services responsables, les échéanciers, les indicateurs, les évaluations et la reddition de compte dans le plan d'action.
			Demande d'être invité à collaborer pour la mise en œuvre du plan d'action.
		Alimenter et rendre disponible la carte des trottoirs déneigés.	Demande de détailler la carte accessible au public sur les voies cyclables déneigées en spécifiant la priorité ou le niveau de service.

		Apprécie la consultation avec une carte interactive lors du projet pilote du corridor Père-Marquette.	
		Interrogation quant à l'exclusion de certains trottoirs pour contraintes techniques.	Demande de détailler la carte accessible au public sur les trottoirs déneigés en spécifiant la priorité ou le niveau de service ainsi que les trottoirs non déneigés.
		Le potentiel piétonnier d'une rue partagée hivernale ne dépend pas du déneigement des trottoirs, mais de l'atténuation de la circulation, qui permet aux piétons prioritaires de marcher en sécurité sur la chaussée.	Demande la mise sur pied d'un projet pilote de rues partagées hivernales à l'échelle d'un quartier avec des contraintes techniques (exemple : Saint-Jean-Baptiste)
		Réseau blanc semble peu développé, l'entretien de la piste cyclable Pierre-Bertrand est limité à un tronçon déconnecté du reste des cheminements cyclables viables en hiver.	
		Ne précise pas comme la Ville prévoit « conscientiser les automobilistes à la pratique du vélo d'hiver ».	Demande d'être invité à collaborer à la mise en œuvre de la campagne pour « conscientiser les automobilistes à la pratique du vélo d'hiver ».
		Annexe 1 - Carte des largeurs de trottoirs de la Ville de Québec	
		Annexe 2 - Fiche déneigement (mémoire au BAPE au sujet du RSTC)	
4.	TUQUE & BICYCLE EXPÉRIENCES INC.	L'entreprise offrira une expérience hivernale en <i>fatbike</i> à partir du Vieux-Québec	Demande d'améliorer la rapidité de l'entretien et du damage des pistes du Parc de la Rivière Saint-Charles après une chute de neige afin d'en faire profiter ses citoyens et visiteurs le plus rapidement possible. Également, s'assurer que le secteur du pont Samson soit sécuritaire pour faciliter l'accès aux sentiers.

		En hiver, la seule façon de rendre un circuit récréatif sécuritaire est de passer par les ruelles du Vieux-Québec qui sont peu passantes et par le Parc linéaire de la Rivière Saint-Charles.	L'entretien du lien cyclable du secteur entre la rue de l'Estuaire et du pont Samson est nécessaire pour le développement touristique et pour les citoyens qui empruntent ce secteur de façon régulière l'hiver.
5.	CARREFOUR FAMILIAL DES PERSONNES HANDICAPÉES	La politique tient compte de certaines recommandations émises.	
		L'application complète de la politique est prometteuse.	
6.	ASSOCIATION QUÉBÉCOISE DE DÉFENSE DES DROITS DES RETRAITÉS ET PRÉRETRAITÉS	Salue l'engagement de M. Ernould ainsi que de l'équipe impliquée dans ce dossier de la <i>Politique de viabilité hivernale</i> .	
		Les mesures inscrites dans la politique permettront d'éviter l'isolement des aînés en période hivernale et garantiront un déplacement piétonnier plus sécuritaire sur les trottoirs pour les aînés.	
7.	ASSOCIATION QUÉBÉCOISE DES MÉDECINS POUR L'ENVIRONNEMENT	Le transfert modal de l'automobile vers les transports actifs apporte de multiples bénéfices sanitaires, sociaux, économiques et environnementaux.	
		L'AQME appuie le projet de <i>Politique de viabilité hivernale</i> qui accorde une plus grande place aux besoins des piétons, des cyclistes et des usagers du transport en commun.	

		Salue la volonté de la Ville d'accorder une plus grande place aux besoins des piétons, des cyclistes et des usagers du transport en commun, notamment, en déneigeant tous les trottoirs, en mettant en place un réseau cyclable utilitaire quatre saisons, en accordant la priorité de déneigement aux axes de transport en commun et en planifiant le déneigement de liens piétonniers.	
			Parc et espace vert : l'entretien de sentiers hivernaux dans les parcs et espaces verts devrait être ajouté à la <i>Politique de viabilité hivernale</i> .
			Liens piétonniers : déneiger tous les liens piétonniers situés sur le territoire de la ville en donnant priorité à ceux qui sont les plus fréquentés De plus, le mobilier urbain devrait être déneigé et les toilettes publiques ouvertes à l'année dans ces parcs.
			Arbres urbains : mettre en place des protections hivernales pour les arbres situés en bordure de rue. De plus, il est suggéré d'éduquer le personnel des opérations de déneigement pour éviter qu'ils heurtent les arbres urbains ou projettent de la neige directement sur ceux-ci.
			Rues piétonnes en hiver : aménager des rues piétonnes durant l'hiver afin d'inciter les gens à marcher, vivre à l'extérieur, échanger avec d'autres personnes tout en facilitant la distanciation physique imposée par le gouvernement dans le contexte de la pandémie de la COVID-19.