

Corridor scolaire et stratégie de sécurité routière dans le secteur du collège Stanislas

54

Réponses

39:29

Durée moyenne de remplissage

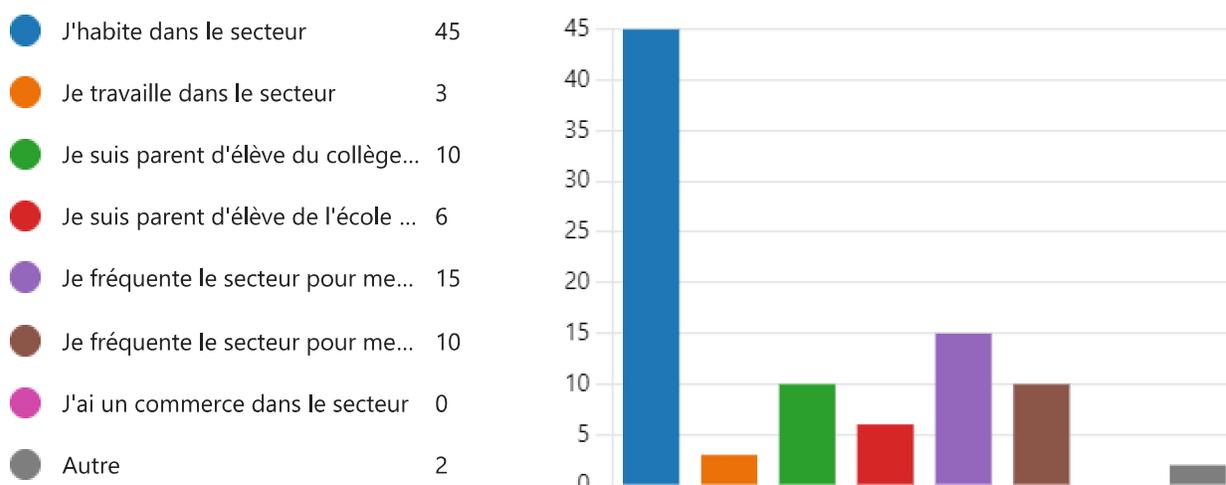
Actif

État

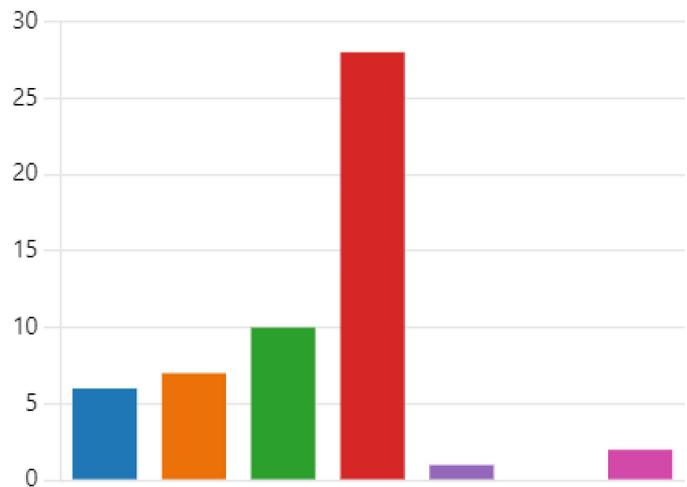
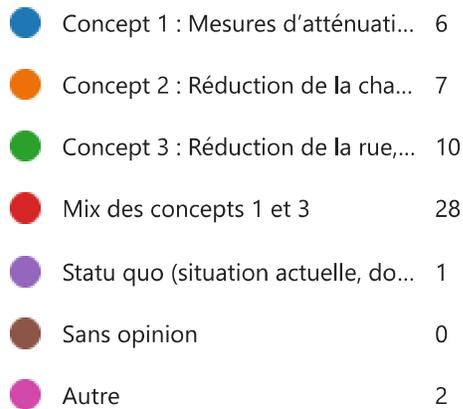
1. Avez-vous participé à l'atelier d'échanges du 8 juin 2022 ?



2. Pour quelles raisons fréquentez-vous le secteur ?



3. Concernant les aménagements proposés pour la **rue Eymard**, quelle est votre préférence ?

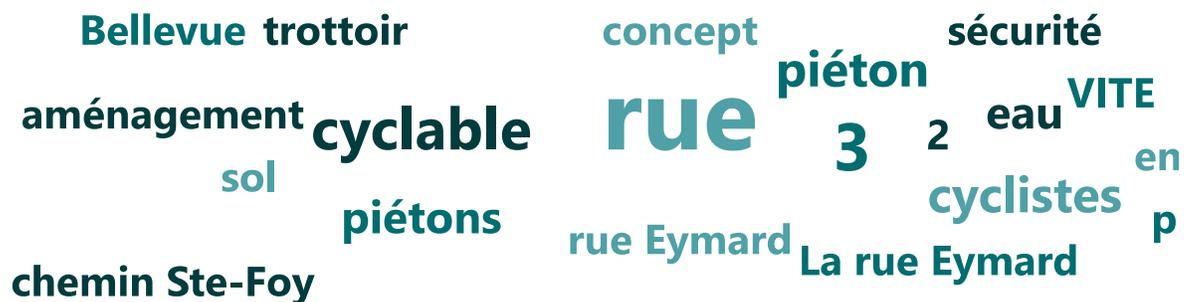


4. Concernant les aménagements proposés pour la **rue Eymard**, avez-vous des commentaires ?

30
Réponses

Dernières réponses
"Commentaires déjà exprimés lors de la séance mais, en synthè..."

15 répondants (50%) répondu **rue** pour cette question.



5. Concernant les aménagements proposés pour **l'avenue de Vimy**, avez-vous des commentaires ?

30
Réponses

Dernières réponses

"Commentaires déjà exprimés lors de la séance mais, en synthè...

12 répondants (40%) répondu **piste cyclable** pour cette question.



6. Concernant les aménagements proposés pour **l'avenue Madeleine-De Verchères et la rue Hélène-Boullé**, avez-vous des commentaires ?

24
Réponses

Dernières réponses

"Ok avec les interventions proposées, néanmoins, la chaussée p...

4 répondants (17%) répondu **cyclistes** pour cette question.



7. Commentaires généraux (si besoin) :

18
Réponses

Dernières réponses

9 répondants (50%) répondu **Merci** pour cette question.



A word cloud of responses in teal text. The word "Merci" is the largest and most prominent. Other words include "possible lien routier", "Gérard Morrisset", "citoyens", "période scol", "st Foy/rue Marois", "présentation", "sécurité", "exemple", "mesures", "De Vimy", "situation", "Québec", "cas", "Le collège", "pannea", "avenue Madeleine de Verchères", "piste cyclable", "secteur", and "rue Hélène-B".

Commentaires détaillés en réponse aux questions 4, 5, 6 et 7

4. Concernant les aménagements proposés pour la rue Eymard, avez-vous des commentaires ?
Les aménagements doivent se faire sur toute la longueur de la rue Eymard. Surtout à l'intersection du chemin Ste-Foy, où il y a déjà eu un piéton heurté à mort il y a quelques années. Les automobilistes accélèrent en entrant sur la rue Eymard. Aussi, plusieurs cyclistes circulent à partir du poste de vélo partage, ce qui rend l'intersection plus accidentogène.
Mettre en priorité le confort cycliste
Combiner les concepts 1 et 3 rendrait cette rue beaucoup plus sécuritaire et agréable à vivre. J'y habite depuis octobre 1983.
Depuis le 8 juin, j'ai repensé surtout à l'aspect vélo. J'aime et j'utilise cette piste 4-5 fois semaine et je confirme que son problème sur De Vimy est son partage avec les voitures et piétons. Comme la piste passe déjà sur EYMARD, pour quoi ne pas la continuer sur EYMARD jusqu'à Chemin Ste Foy et rejoindre De Vimy vers l'ouest.ou bien, comme j'ai suggéré le 8 juin, faire passer la piste derrière le Collège. Je sais que cette portion est privée mais ce serait idéal, et très sécuritaire. VITE, des arrangements avec les organismes impliqués.
Consider le fait que le corridor scolaire de l'Ecole St-Sacrement d'Eymard puisse être réfléchi avec celui de St-Stanislas pour cette même rue (économie d'échelle, etc)
Si le concept 3 devait être retenu, je propose que la réduction de la rue se fasse entre la rue Barrin et le boulevard René-Lévesque de manière à laisser des espaces de stationnement disponibles pour les commerces du chemin Ste-Foy.
<ul style="list-style-type: none">- Améliorer le marquage au sol pour les besoins cyclistes sur Eymard ;- Mettre un marquage au sol sur Eymard pour piétons et\ou cyclistes (voir exemple rue Myrand);- Ajouter de la signalisation (panneau piste vélo, 30 km lumineux près de l'entrée du parc, etc.);- Interdire le virage à droite jusqu'à 18h au coin Eymard et chemin Sainte-Foy près de l'école, et ce, peu importe la direction (16h, c'est l'heure à laquelle le brigadier quitte, et c'est l'heure à partir de laquelle plusieurs enfants autorisés à rentrer seul à la maison font le chemin du retour).
Mon souci concerne l'allée menant de l'Avenue Eymard au parc N-D de Bellevue. Cette entrée du parc est dangereuse présentement pour les piétons car les vélos y roulent à vive allure. À mon sens, il faudrait repenser cette entrée, idéalement prévoir une piste cyclable en site propre et une entrée (allée) dédiée aux piétons pour des raisons de sécurité, d'autant plus si nous souhaitons favoriser les déplacements en vélo.
Il faudrait donner plus de visibilité à la piste cyclable.
Non
L'îlot central entre Barrin et Longueuil devra bien protéger les cyclistes qui entrent ou sortent de l'allée menant au Parc N-D de Bellevue
Je trouve que l'ajout d'îlots centraux et les avancées de trottoir rend la situation plus difficile pour les cyclistes, car plusieurs automobilistes tentent de passer en même temps que les cyclistes rendant la situation très dangereuse. Par exemple, le nouveau tronçon sur Magerite Bourgeois (entre Caillère et René Lévesque) est maintenant très dangereux pendant les heures de pointe, car il n'y a plus de place pour les vélos. J'ai peur que le même destin arrive à la rue Eymard, surtout le matin. De la peinture sur la route n'est pas une voie cyclable, cela

4. Concernant les aménagements proposés pour la rue Eymard, avez-vous des commentaires ?
n'ajoute aucune sécurité. Il faudrait que le corridor cyclable arrive au 21e siècles qu'on y mette des voies cyclables protégées!
Tenir compte des manoeuvres des cyclistes (rayon de braquage) à l'intersection avec la rue de Callière. Choisir un aménagement suffisamment flexible pour permettre la bonification de l'axe cyclable Père-Marquette dans le futur.
Le mix des options 1 et 3 est aussi une belle idée.
1 et 3 seraient vraiment géniales et feraient une différence concrète sur notre quotidien pour la sécurité du transport actif. Merci beaucoup de votre écoute et proactivité, c'est hyper motivant comme citoyen à vouloir s'impliquer davantage dans la communauté :)
J'ai choisi le concept 1. Si on parlait d'effectuer les changements sur toute la rue Eymard du Chemin Ste-Foy au Blvd René-Lévesque, je choisirais le mix des concepts. Le problème avec les solutions 2,3 et 4 est que l'élimination des cases de stationnement en un endroit entraîne l'augmentation des besoins de stationnement ailleurs sur la rue.
Le concept 3 est le plus innovant et intéressant tant pour la sécurité, le confort, que la qualité de vie, le verdissement, la rétention d'eau. Je crois que ça vaut la peine de prendre le temps de faire ce concept, plutôt que des demi-solutions comme le concept 1 ou 2. Élargir l'avancée de trottoir devant l'entrée du parc serait également à envisager, comme dans le concept 1.
très belle initiative, il y a beaucoup de vélos et de piétons et ce n'est pas sécuritaire
L'entrée pour la ruelle (piste cyclable) vers le parc Bellevue est l'endroit à prioriser pour le scénario 1. Il faut s'assurer d'un arrêt à cet endroit plutôt qu'à la rue Barrin
Je demeure entre Chemin Ste-Foy et la rue Barrin. La circulation en général est variable mais la vitesse n'est pas respectée. Nous craignons que la vitesse va augmenter pour gagner quelques secondes de temps dans ce secteur . La rue Eymard devient un détournement du Boulevard de l'Entente vers René Lévêque,, le passage des camions de toute sorte et des autobus hors circuit passent à tout moment. Il faudra prévoir d'augmenter les signalisations pertinentes et restrictives pour la circulation pour les gros véhicules et la vitesse pour l'ensemble de cette portion de la rue Eymard
Le fait de réduire la largeur de la chaussée permet de réduire la vitesse automobile mais augmente paradoxalement le risque pour les cyclistes (si un espace réservé n'est pas créé), en augmentant le risque de contact avec une automobile ou avec une portière de véhicule stationné. La meilleure option paraît une zone cyclable réservée. Des travaux aussi lourds que ceux décrits au concept 3 ne paraissent pas nécessaires pour un aménagement cyclable. Des poteaux fixés à même le sol pourraient être suffisants.
Les interventions qui auront un impact sur la vitesse des voitures, auront également, selon moi, un impact sur la circulation et le nombre de voiture en période de pointe. Les gens auront moins le goût de «couper» à travers la rue Eymard, si il y a des contraintes sur la vitesse. Ces interventions sont à prioriser.
Il faut éviter de réduire la largeur de la rue sans offrir de mesures protégeant les cyclistes. Un élargissement de trottoirs est une bonne nouvelle pour les piétons mais ne doit pas faire en sorte que les voitures et les cyclistes soient plus à risque de collision. La rue est large, ne pourrait-il pas y avoir piste cyclable protégée?
Le concept 3 m'apparaît répondre aux critères et aux besoins de la majorité des citoyens à l'ère des changements climatiques.

4. Concernant les aménagements proposés pour la rue Eymard, avez-vous des commentaires ?

Les aménagement de trottoirs sont essentiels la sécurité des enfants qui habitent dans les environs. Merci pour ces propositions.

A voir avec le conseil de quartier Saint-Sacrement

Je suis d'avis qu'il faut mettre en oeuvre des mesures pour rendre la circulation à vélo plus sécuritaire dans les meilleurs délais. Donc l'implantation de mesures mêmes temporaires seraient à privilégier.

Habitant au 924 et utilisant le stationnement sur rue je me demandais si c'était possible de réduire la longueur du trottoir plus large pour garder une place devant chez moi. Car je crois que réduire la largeur de la rue est LA meilleur solution.

Mettre du marquage intense sur la chaussée aux deux secteurs critique serait aussi efficace.

Plusieurs piétons et cyclistes vont et viennent au Parc Bellevue, il est important qu'ils soient protégés. La bande cyclable fait aussi partie de la rue Eymard

Commentaires déjà exprimés lors de la séance mais, en synthèse :

- Nécessité importante d'apaiser les circulations motorisées pour améliorer la cohabitation entre les différents usagers, notamment dans la portion empruntée par le vélo-boulevard.
- Dans cette perspective, des aménagements de rétrécissements de la chaussée seraient opportuns et à accompagner de mesures d'élargissement des trottoirs, amélioration et sécurisation des conditions de traversée pour les piétons, verdissement et matérialisation de l'itinéraire cyclable pour inciter les automobilistes à ralentir par l'aménagement de la rue et non pas uniquement par la signalisation
- À cet égard, un mix des scénarios 2 et 3 serait approprié.

5. Concernant les aménagements proposés pour l'avenue de Vimy, avez-vous des commentaires ?
Mettre une piste cyclable (séparée/semi-séparé des véhicules), même si c'est au détriment de réduire la quantité de stationnement dans la rue.
Tout aménagement qui permettra d'arriver au coin de cette avenue par la piste cyclable depuis l'ouest et de continuer sur cette piste sans devoir traverser l'avenue de Vimy là où on doit le faire actuellement sera une amélioration. Le déportement vers l'est de cette avenue pour l'aligner sur la partie située au nord du chemin Sainte-Foy et sa largeur sont des inventions d'ingénieurs automobilistes, et non cyclistes ou piétons. En conséquence, ces derniers s'engagent dans la voie ouest de l'avenue pour se diriger vers le sud, mais au détriment de leur sécurité.
La piste cyclable ainsi projetée, l'activité aux heures de pointes à l'angle de l'entrée et la sortie de la piste en face de l'entrée-sortie du stationnement Des Allées De Bellevue et la croisée des étudiants déambulants sur le trottoir, rendra ce carrefour problématique.
Non.
<ul style="list-style-type: none"> - Concernant la proposition actuelle sur de Vimy, elle répond peut-être davantage au cycliste\piéton de transit et aux écoliers de Stanislas plutôt qu'au parent-taxi (voiture); - Pour satisfaire le parent-taxi, des zones débarcadères pourraient être ajoutés non pas par la ville mais plutôt par le collège lui-même. Je pense à une petite zone entre les stationnements du collège et de ceux de l'UQTR qui pourrait faire une zone débarcadère de 3 voitures (voir petit chemin parallèle à Vimy) + optimisation de leur rond-point devant... ou bien utilisation et marquage marqué débarcadère au rond point tout au fond..
À mon sens, il faut préserver le caractère monumental du tronçon nord de l'Avenue de Vimy - dimension historique importante du quartier (site prévue de l'U.L).
Ils ne correspondent pas aux besoins. Combinaison d'enfants et de jeunes, piétons, vélos, autos et sorties de stationnement. Les besoins doivent être étudiés.
Non
C'est une très bonne amélioration d'une situation présentement très problématique.
Le prolongement de la piste cyclable est une bonne idée pour éloigner l'accès de l'intersection difficilement praticable avec le chemin Ste-Foy. La courbe serrée de la piste pour accéder à l'avenue de Vimy peut poser des problèmes d'empiètement dans la voie inverse de la piste lorsque que l'on prend l'intérieur de la courbe. Les vélos ont des rayons de braquage comme les autos. Une courbe déportée (en forme de P) comme à l'intersection John-Molson/Einstein est plus aisée à prendre particulièrement pour des enfants et permet d'arriver dans un angle plus adéquat à l'intersection.
Le prolongement de la piste et le nouveau trottoir ressemblent à des demi-mesures visant à ne pas affecter les conditions de stationnement et l'usage de débarcadère.
Pourquoi ne pas localiser le dépose-minute sur le chemin Ste-Foy devant le collège où tous les arbres se meurent et que le ch. Ste-Foy est particulièrement large dans ce secteur. Cela permettrait peut-être de libérer de la place sur de Vimy et oser davantage pour les déplacements actifs
D'accord avec le commentaire selon lequel la piste cyclable, à la sortie du parc Bellevue sur de Vimy, devrait se poursuivre à la droite de la route jusqu'à l'intersection plutôt que de couper à travers de Vimy vers le collège Stanislas (de sorte que les cyclistes avancent à sens contraire pour ce tronçon de rue pour rejoindre la piste sur ste-foy).
Prévoir la continuité de la piste cyclable (venant du Parc Bellevue) sur le flan EST de l'avenue de Vimy jusqu'à l'intersection du ch. Ste-Foy semble préférable, quitte à couper les espaces

5. Concernant les aménagements proposés pour l'avenue de Vimy, avez-vous des commentaires ?

de stationnement sur le côté est de l'avenue. La traverse de l'avenue se ferait à l'intersection Ste-Foy (avec signalisation appropriée).

Piste cyclable déplacée sur la partie herbeuse : Très bien.

Reste effectivement, la question de la traverse de la piste pour relier celle arrivant du parc. Développer l'idée du dépose minute.

Non, merci

les rayons de courbures au sud de l'intersection favorisent des virages à haute vitesse et devraient être rectifiés

C'est très bien. Une nette amélioration. Mais que fera-t-on si la ville construit un line routier vers la rue Gérard Morrisset?

La vitesse sur Vimy est très importante, et je crois qu'il aurait fallu penser à réduire la largeur de la chaussée. Est-ce que le trottoir proposé sur Vimy côté ouest aurait pu se faire dans l'emprise de la rue, plutôt que dans l'emprise du terrain gazonnée. De cette manière, on aurait un trottoir, et également une réduction de la chaussée limitant ainsi la vitesse dangereuse. Il ne fait pas de sens, à mon avis, de retirer des surfaces perméables favorisant la rétention d'eau, offrant verdissement et autres bienfaits, pour en faire un trottoir, alors que la rue est déjà bien assez large et pourrait accueillir un trottoir facilement. D'ailleurs, des arbres ont été plantés récemment, et je crois voir qu'il sont à l'intérieur du 2mètres (ou très proche). En utilisant l'emprise de la rue, on permettrait de conserver ces arbres et assurer une meilleure santé qu'en les déplaçant ou en ayant un trottoir collé sur leur système racinaire. Avec un trottoir de 2 mètres de large, la rue ferait tout de même environs 8 mètres au plus étroit, ce qui est amplement suffisant pour la circulation et le stationnement d'un côté. C'est une occasion ratée je crois de ne pas profiter de l'occasion pour diminuer la largeur de cette rue qui a l'apparence de boulevard. Au moins de la section Ste-Foy à la traversée piétonne projetée. De cette manière, les automobilistes tourneraient sans doute moins vite le coin Ste-foy/Vimy Sud, tout juste devant l'arrêt d'autobus très utilisé à la sortie des classes.

(Si la totalité du trottoir ne peu se faire tout dans la rue, peut-être un moitié/moitié est envisageable, par exemple 1 mètre dans le terrain gazonné, et 1 mètres, ou plus, dans la rue)

Le virage à droite coin Vimy/Ste-Foy a été identifié par les citoyens comme dangereux. Est-ce que le volume de circulation justifie 2 voies sur Vimy direction Nord au coin Ste-Foy? Pourrais-t-on ne garder qu'une voie à ce coin et ainsi limiter les manœuvres des voitures dangereuses pour les piétons, étudiants et utilisateurs des autobus qui passent souvent à ce coin et qui se font souvent tourner dans le visage par des automobilistes pressés de tourner à droite? À une seule voie, ça limiterait au moins ce genre de manœuvres très fréquentes. Retirer le terre-plein à ce coin donnerait de l'espace pour verdir et faire des avancées de trottoir sur Vimy, ce qui rejoindrait davantage les objectifs de sécurité autour des écoles. La traversée de Vimy sur Ste-Foy est actuellement de plus de 21 mètres de large, ce qui est à mon avis de beaucoup supérieur aux besoins et au bon sens.

Bref, je crois que tant qu'à intervenir dans ce secteur, il faudrait faire quelque chose de plus structurant sur la rue de Vimy, alors que ce qui est proposé n'amène aucune intervention

5. Concernant les aménagements proposés pour l'avenue de Vimy, avez-vous des commentaires ?
directement sur la rue, autre que de la peinture. Éloigner l'accès cyclistes de Ste-Foy es toutefois une très bonne idée.
Réduire la largeur de la rue serait une bonne façon de limiter la vitesse et assurer la sécurité des étudiants
Qui, il est un bon projet pour les cyclistes.
Effectuer la traversée de l'avenue Vimy vis-à-vis le parc Bellevue serait une amélioration par rapport à l'état actuel. Cependant je suis inquiet de la traversée de la sortie du stationnement de Stanislas qui donne sur l'avenue Vimy car c'est un coin où j'ai souvent vu des situations problématiques. Serait-il possible de n'avoir qu'une entrée-sortie au stationnement de Stanislass (celle qui donne sur le chemin Sainte-Foy)?
La largeur de l'avenue permet l'aménagement d'une zone cyclable réservée sur tout le long de l'avenue. L'ensemble de l'avenue devrait être analysé. La proposition actuelle de passage pour piétons est trop minimaliste et ne répond pas aux problèmes existants. L'avenue devrait comporter un ralentisseur au niveau de la sortie de l'école. Cette zone de traversée pourrait être modifiée en rue partagée sur quelques dizaines de mettre. Par ailleurs, le carrefour Vimy/St Foy devrait se voir imposer une interdiction du tourner à droite au feu rouge. L'arrivée d'une piste cyclable dans le carrefour et la traversée de jeunes enfants sans brigadier (entre autre) devrait conduite à cette interdiction. En hiver, il convient de trouver une solution avec la direction pour l'accès au collège par les piétons. La situation actuelle impose aux piétons de marcher sur la voie d'accès automobile, avec une visibilité réduite par les tas de neiges. Une fois l'accès déterminé, la Ville devrait s'assurer de l'existence d'une zone de traversée.
Il s'agit certainement d'une amélioration par rapport à l'aménagement actuel qui est très dangereux. Par contre, l'entrée vers la piste cyclable en provenance du sud m'apparait encore problématique. La piste cyclable devrait être séparée de la route jusqu'à l'entrée de celle du parc Bellevue. N'est-il pas possible de la placer du côté est en bidirectionnel du parc Bellevue jusqu'à Chemin Ste-Foy? (La meilleure solution serait une piste complète du côté de Stanilas, mais je comprends que les terrains n'appartiennent pas à la Ville).
Les commentaires entendus, en particuliers ceux de monsieur Piette étaient très intéressants et très pertinents.
N'oubliez pas le Rond point dans
A voir avec le conseil de quartier Saint-Sacrement
Rendre la rue sécuritaire permettant une utilisation partagée par cyclistes, piétons, automobilistes. Convaincre le Collège et/ou la communauté religieuse donc le ou les propriétaires du terrain de faire leur part dans l'aménagement. Qu'en sera-t-il de la "rue" du côté Ouest soit une des entrées pour accéder au Coll et aux bâtisses de la Communauté? Des trottoirs seront-ils installés?
Secteur à améliorer avec une meilleure signalisation. Le secteur de la piste cyclable près du chemin Ste-Foy est très dangereux.
Le débarcadère est mal placé pour les résidents qui sortent du stationnement des Allées de Bellevue. Il serait préférable de faire entrer les parents par la rue Marois. La sortie de la piste cyclable sera beaucoup plus sécuritaire si elle est déplacée mais elle ne devrait jamais aboutir à la sortie de notre stationnement.

5. Concernant les aménagements proposés pour l'avenue de Vimy, avez-vous des commentaires ?

Je ne comprend pas le besoin de prolonger la piste cyclable sur le terrain de l'école Stanislas. Il n'y a aucun gain.

Commentaires déjà exprimés lors de la séance mais, en synthèse :

- L'aménagement d'un trottoir côté ouest est une avancée très positive. Idéalement, il faudrait le poursuivre jusqu'au fond de l'avenue de Vimy.
- La largeur de chaussée projetée reste importante : 10m : serait-il envisageable de réduire davantage pour apaiser la circulation ?
- gestion des traversées piétonnes et cyclistes : avec l'entrée du stationnement du collège et l'entrée / sortie du stationnement souterrain du complexe résidentiel, ce secteur présente d'importants enjeux de sécurité pour les traversées de piétons, notamment des enfants et personnes à mobilité réduite. Le positionnement de la traverse piétonnière tel que figuré sur le plan me semble trop lointain et risque d'inciter à traverser hors passage matérialisé. Peut-être faudrait-il repenser ce secteur avec un aménagement global d'intersection sécurisée et bien matérialisée intégrant les traverses piétonnes et cyclistes, les entrées/sorties de stationnement (plateau surélevé, changement de matérialité, saillies de trottoir etc...)
- Actuellement, les aménagements existants posent de gros problèmes en termes d'accessibilité universelle et d'accessibilité hivernale. Ces deux points devront être pris en compte dans les futurs aménagements pour que l'accès modes actifs / collectifs à l'école deviennent de vraies options sécuritaires
- À ce propos, les abords des abribus (côté nord et sud du chemin Sainte-Foy) pourraient être sécurisés, notamment pour les temps d'attente entre la sortie du bus et la traversée du chemin Sainte-Foy. L'intersection de Vimy / Chemin Ste-Foy gagnerait d'ailleurs à être sécurisée pour la traversée des piétons.
- L'option d'un débarcadère sur l'avenue de Vimy est potentiellement intéressante pour limiter la circulation sur le terrain de l'école mais cette option pourrait être problématique en raison des risques de conflits et d'interactions avec les piétons cherchant à traverser dans ce secteur. Le cas échéant, l'aménagement devra chercher au maximum l'apaisement de la circulation et empêcher les manœuvres de demi-tour par exemple.
- Enfin, il est essentiel que l'arrimage entre les aménagements réalisés sur le domaine public et ceux qui seront réalisés sur le stationnement de l'école soit bien mené pour proposer des parcours piétons continu, sécuritaires, accessibles et les plus directs possibles.

6. Concernant les aménagements proposés pour l'avenue Madeleine-De Verchères et la rue Hélène-Boullé, avez-vous des commentaires ?

Mettre une piste cyclable (séparée/semi-séparé des véhicules),

Bravo pour le projet de construction de trottoirs sur les côtés sud et nord de la rue Hélène-Boullé dont l'aménagement actuel est pour le moins étrange, peut-être encore le fruit d'ingénieurs automobilistes, et bravo pour la disparition projetée de ce vaste espace qu'est le carrefour Painchaud-Madeleine-de-Verchères-Hélène-Boullé au profit d'un carrefour davantage convivial pour les non-automobilistes.

Qu'elle bonne idée. Vous corrigez une aberration. BRAVO

Non.

- La proposition répond entièrement aux problématiques observés.

L'ajout de trottoirs sera intéressante et sécuritaire pour les piétons. Donner plus de visibilité à la piste cyclable.

Il faudrait mettre en évidence l'ARRET pour les cyclistes car même aménagés ils ne feront pas leur arrêt

Semble très bien

Bravo pour l'intersection Madeleine-de-Verchère/Hélène-Boullé

S'assurer que les aménagements sur Hélène-Boullé ne nuisent pas ou favorisent la bonification future de l'axe cyclable, comme l'aménagement d'une vélo-rue.

La multiplication des arrêts sur cet axe n'est pas reconnue comme une bonne pratique pour diminuer la vitesse. Dans le cas des cyclistes ça ne respecte en rien la dynamique de conduite d'un vélo qui repose sur l'air d'allée en contradiction avec la multiplication des arrêts.

Bien pensé, d'accord.

Non, merci

enfin un parcours piéton continu et une réduction de la minéralisation du secteur

Excellent!!

Belle intervention au coin Madeleine-de-Verchères et Hélène-Boullé. Actuellement, ce coin ne fait pas de sens. On veut y ajouter des espaces verts et simplifier la géométrie et je dis bravo! Toutefois, je me demande encore une fois ce qui justifie une largeur de 11 mètres. Si on est pour intervenir, est-ce que réduire la largeur de ce coin aurait pu être envisagé, au moins des gonflements au coins des rues, faisant passer l'intersection de 11 à 8 ou 9 mètres (dans le 5 mètres où le stationnement est interdit.

De même sur Hélène-Boullé. Encore une fois je trouve dommage qu'on vienne détruire des milieux perméables pour faire des trottoirs imperméables, alors qu'il me semble que la largeur d'Hélène-Boullé permettrait d'utiliser les surfaces déjà imperméabilisées pour y construire les trottoirs. Ou peut-t-on imaginer y installer une piste cyclable sécurisée? La problématique de vitesse me semble moins importante sur Hélène-Boullé que Vimy, donc mon commentaire vise plutôt simplement la rétention d'eau et l'imperméabilisation. Je crois qu'une réflexion plus large devrait se faire dans la conception des rues, afin de conserver le

6. Concernant les aménagements proposés pour l'avenue Madeleine-De Verchères et la rue Hélène-Boullé, avez-vous des commentaires ?

moins possible de surface imperméable, limitant ainsi la pression sur les réseaux (et diminuer la vitesse). Ces gains de rétention d'eau ne sont pas visibles à première vue, mais peuvent avoir de réels impacts sur la disponibilité en eau sur tout le territoire, si ces efforts sont faits dans toutes les conceptions. Surtout lorsque les rues sont assez large pour permettre ces interventions sans interférer sur la qualité de vie des résidents. Sur Hélène-Boullé, je ne crois pas que les stationnements soient un facteur limitant pour permettre ces interventions, les voitures sur rues se comptent sur les doigts. Rappelons qu'il s'agit du lien cyclable majeur entre le centre-ville et l'université. On pourrait certainement améliorer les interventions pour favoriser la mobilité active sans couper dans les espaces verts.

Idem

Il y a un problème de vitesse excessive sur Hélène Boullé qui n'est pas suffisamment pris en compte en l'état.

Je fais confiance aux gens très compétents de la Ville pour faire les ajustements au profit des piétons et cyclistes et d'évitement d'accidents malheureux et prévisibles.

Parfait

A voir avec le conseil de quartier Saint-Sacrement

Merci, il est grand temps que des modifications soient faites!

Non

Parfait

Ces artères sont très achalandées par les cyclistes et les piétons, et les aménagements proposés semblent adéquats.

Ok avec les interventions proposées, néanmoins, la chaussée pourrait être davantage rétrécie, particulièrement au niveau des franchissements et intersections.

7. Commentaires généraux (si besoin) :
Vous faites un excellent travail.
MERCI de consulter. Je peux reconnaître les enjeux. Et les idées ne manquent pas. Bonne chance.
Merci pour votre professionnalisme!
Merci pour votre écoute ainsi que pour vos propositions!
Mon conjoint a voté et je me permets donc de le faire puisque nous résidons à 2 adresses de notre duplex. Vous avez eu suffisamment de commentaires et nous vous remercions de faire au mieux. Nous avons confiance et apprécions le processus.
Des mesures intéressantes sont suggérées pour la rue Eymard, l'avenue Madeleine de Verchères et la rue Hélène-Boullé. Le cas de l'avenue de Vimy, où la situation est très dangereuse, est à étudier.
Merci pour votre écoute et votre proactivité :-)
Les statistiques en début de présentation expliquant le % d'élèves qui habitent à moins de 1.5km de Stanislas et qui viennent en voiture m'ont sidérées. Je trouve déplorable que ces gens ne voyagent pas davantage en transport actif. Les efforts que nous mettons tous dans cette démarche serait encore plus "payants" s'il y avait moins de voitures en circulation. Je me demande comment on pourrait faire pour les motiver à réduire l'utilisation de l'auto (il doit y avoir des bonnes pratiques d'ailleurs à importer??), plutôt que de seulement jouer sur un front à tenter des mesures pour le trafic. Le collègue aurait-il un rôle à jouer, par exemple? les parents? Ce n'est pas ici du tout votre rôle mais le point vaut la peine qu'on y réfléchisse tous, je penserais... Merci:))
Bravo pour avoir mis en place cette séance d'information et la possibilité pour les citoyens concernés de donner leur opinion.
J'aurais apprécié que les autres développements à venir sur De Vimy comme le possible lien routier avec Gérard Morrisset soient intégrés. Si ce lien est développé, la circulation automobile augmentera sérieusement et des mesures additionnelles devraient être mises en place.
Réflexion pour les services: Faire un effort pour conserver les espaces perméables. Même si la solution la plus facile et un réflexe pour certains concepteurs est d'aller construire des trottoirs sur des terrains gazonnés, cela devrait être en dernier recours lorsque toutes les autres solutions ont été épuisées. Je ne crois pas que ce soit le cas sur Vimy, Hélène-Boullé, et Verchères. Le concept 3 de Eymard démontre cette effort. Si c'est celui retenu, ce serait un gain et une victoire, ainsi qu'un exemple à recréer dans la majorité des futures interventions. La ville de Québec pourrait se vanter d'être innovante et moderne, alors qu'actuellement, on sent que l'inertie prévaut toujours dans certaines conceptions. J'encourage cette réflexion de concert avec les élus et les citoyens.
Merci pour cette initiative importante pour la sécurité de tous! Si jamais il était possible d'inclure une amélioration du parc Bellevue avec jeux d'eau et circuit de planche/trottinette ce serait bienvenue pour encourager nos jeunes à aller à l'extérieur et profiter pleinement du secteur!
Plusieurs solutions devraient être envisagées rapidement afin d'en tester les effets et l'acceptabilité, notamment sur la sécurité des usagés et la fluidité automobile. C'est notamment le cas de: <ul style="list-style-type: none"> - interdiction de tourner à droite au carrefour Vimy/st Foy - zone 30 en période scolaire entre de Veychères et Eymard - panneau arrêt pour les automobiles installé sur le chemin privé en direction du chemin st

7. Commentaires généraux (si besoin) :

Foy/rue Marois juste avant la piste cyclable.

- zone de traversée piétonne depuis le Collège sur de Vimy et sur de Vimy. Situation particulièrement problématique en hiver.

Il y a de plus en plus de cyclistes dans le secteur (youpi!), il faut absolument que les aménagements permettent leurs déplacements sécuritaires.

La piste cyclable pourrait même être élargie compte tenu que les piétons l'utilisent aussi.

Faire attention aussi à la hauteur des haies qui portent la piste cyclable et qui réduisent la visibilité aux intersections.

Merci infiniment à tous !

Merci!!

A voir avec le conseil de quartier Saint-Sacrement

C'était la 2e fois que je participais à une telle présentation .

Les intervenants étaient bien préparés mais utilisaient un vocabulaire très technique. Certains mots , comme bollard, auraient dû être illustrés. Un participant a dû demander la signification de ce mot peu connu au Québec.