

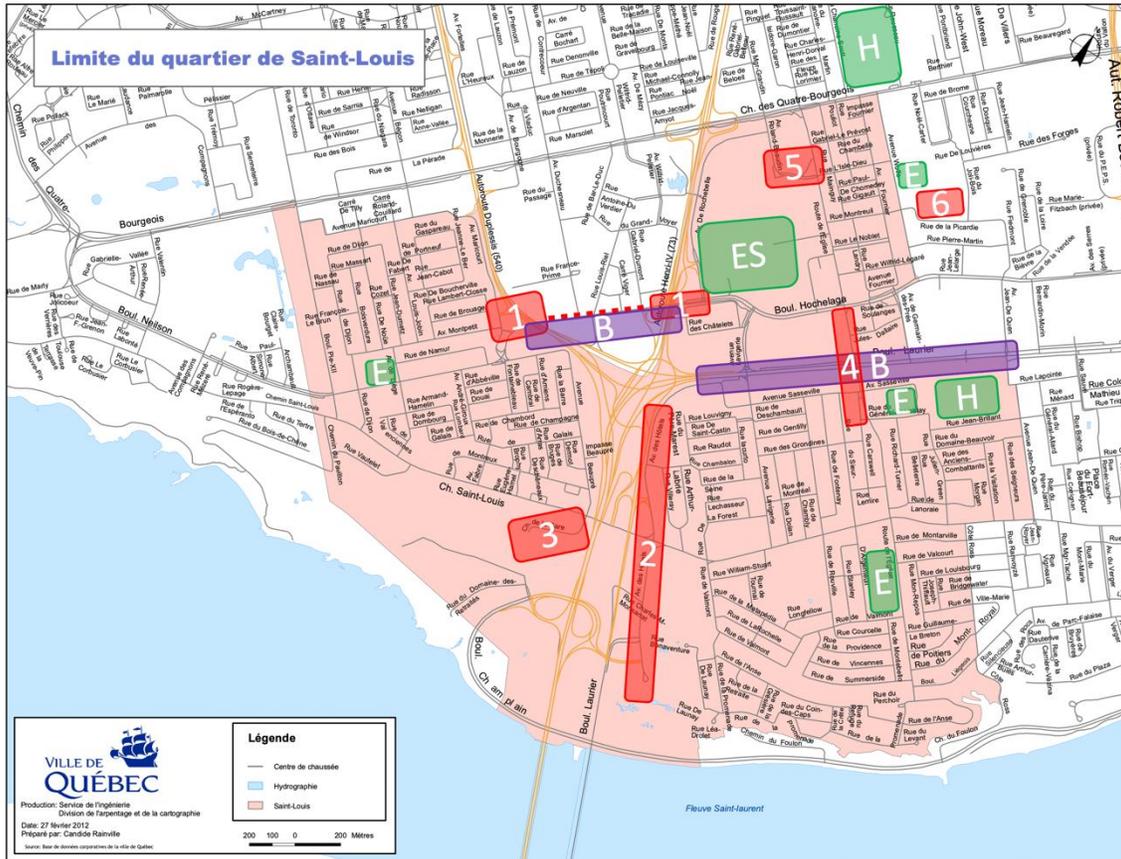
**CONSULTATION PUBLIQUE SUR LA VISION DE LA MOBILITÉ ACTIVE DE LA VILLE DE
QUÉBEC**

CONSEIL DE QUARTIER ST-LOUIS

**ÉLÉMENTS DE RÉPONSES DU CQSL AUX QUESTIONS POSÉES PAR LA VILLE AUX
CONSEILS DE QUARTIER CONCERNANT LA MOBILITÉ ACTIVE**

14 MARS 2021

RÉSUMÉ VISUEL DES PROBLÉMATIQUES LIÉES À LA MOBILITÉ ACTIVE DANS LE QUARTIER ST-LOUIS. CES BARRIÈRES ET DESTINATIONS SONT DÉTAILLÉES DANS LES 4 THÈMES.



1- Y a-t-il des secteurs dans votre quartier qui sont moins accessibles à pied et à vélo ?

Secteur 1 en rouge sur la carte du quartier

Lien entre l'ouest et l'est du quartier

Les deux autoroutes (Henri-IV et Duplessis) coupent le quartier. Par exemple, le boulevard Hochelaga pourrait être un lien de mobilité active entre les parties ouest et est du quartier, mais en ce moment il est non sécuritaire à vélo dû au manque d'espace pour circuler (viaducs au-dessus d'Henri-IV et au-dessous de Duplessis). C'est aussi un secteur peu sécuritaire pour les piétons entre autres à cause des bretelles d'entrée et de sortie d'autoroute et de la grande vitesse des conducteurs. Les adolescents de De Rochebelle qui vont à l'école à vélo roulent sur le trottoir, un signe que le danger est grand. L'aménagement des routes n'est pas à échelle humaine (ex : bretelle de virage au coin Maricourt/ Hochelaga).





Secteur 2 en rouge sur la carte du quartier

Avenue des hôtels

Le secteur de l'aquarium desservi par l'avenue des Hôtels n'est pas accessible à pieds, à moins de marcher dans l'accotement sans aucune protection sur la moitié de la distance entre le chemin St-Louis et l'aquarium (photo 1). La bande cyclable est insuffisante comme protection. Elle n'est pas assez large et de toute façon les citoyens qui circulent en voiture roulent déjà à la vitesse « autoroute » vers laquelle ils se dirigent. Les supports à vélo à l'aquarium sont placés au fond du stationnement, loin des regards vigilants. Le secteur nord de l'avenue des Hôtels qui est le prolongement de cette route, est aussi un secteur impossible à utiliser à pieds de façon sécuritaire (photo 2).





Secteur 3 en rouge sur la carte du quartier

La gare de train de Ste-Foy

La gare de train est difficilement accessible par la mobilité active. Si on utilise le bus 25 du chemin St-Louis, l'arrêt donne sur un bout de trottoir qui ne mène pas à une traverse sécuritaire (photo 1). Une fois la côte descendue, le trottoir arrête abruptement et le piéton est dans une mer de stationnement (photo 2). Il n'y a pas de supports à vélo non plus.



Secteur 4 en rouge sur la carte du quartier

Secteur commercial de la rue de l'Église au Sud d'Hochelaga

Cette section est courte mais vitale pour relier le secteur résidentiel au secteur commercial et scolaire. Elle est très dangereuse à vélo, voir impraticable. Il est aussi peu intéressant d'y circuler à pieds, dû aux nombreuses sorties de stationnement du côté ouest et l'attente interminable aux feux piétons (ex : coin rue Jules-Dallaire). C'est un énorme contraste avec la section revitalisée au nord du boulevard Hochelaga. Au sud du boulevard Laurier, l'intersection de la rue Général Tremblay et Route de l'église est particulièrement dangereuse pour les piétons qui traversent la route de l'Église à cet endroit, compte tenu de la configuration de la route de l'Église (courbe descendante. Passage de deux voies à une voie), de la visibilité déficiente (piétons et automobilistes) et de la vitesse des conducteurs.

Secteur 5 en rouge sur la carte du quartier

Le marché public de Ste-Foy.

En ce moment le marché public de Ste-Foy n'est pas particulièrement accessible à pieds dû à la configuration de Roland-Beaudin et il n'y a aucun lien protégé à vélo. Même les conducteurs deviennent piétons une fois stationnés et le lien entre le stationnement secondaire (qui est très utilisé) et le marché est inexistant, coupé par une calvette et des remblais de béton anti-piéton. De plus, il y a très peu de supports à vélo une fois rendu (un recensement en août 2020 a compté 8 places au total). Des aménagements sécuritaires temporaires devraient y être réalisés en attendant ceux promis en lien avec la construction du tramway.

Secteur 6 en rouge sur la carte du quartier

Le parc St-Denis

L'accès au parc St Denis est très dangereux. Ce parc est à la limite de notre quartier et est fréquenté par les citoyens membres du CQSL, notamment des jeunes enfants (patinoire, tennis), ce qui explique que nous l'incluons dans ce document. La rue Picardie (rue de transit très fréquentée, continuité de la rue Montreuil qui est dans notre territoire) qui longe le parc St Denis a une courbe en S très prononcée, justement à la sortie du parc St-Denis, ce qui rend l'accès à ce parc vraiment dangereux. De plus, il n'y a aucun trottoir et on doit marcher dans la rue, surtout l'hiver lorsque c'est impossible de passer sur le terrain gazonné.

- 2- Y a-t-il des équipements publics (bibliothèque, centre de loisirs, parc, école, etc.) ou des générateurs de déplacements (entreprises, commerces, institutions, etc.) qui sont moins accessibles à pied et à vélo ?

Icones « E » en vert sur la carte du quartier

Les écoles du quartier

Nous avons la chance d'avoir trois écoles primaires et une école secondaire dans le quartier qui sont à proximité des résidences des élèves et qui ont un énorme potentiel pour la mobilité active. De l'ouest à l'est sur la carte : Cœur vaillant, St-Louis-de-France I et II et Ste-Foy Elementary. Nous ajoutons une 4^{ième} école primaire (St-Vincent) sur la carte car elle est de l'autre côté de la rue des limites de notre quartier. Il y a aussi bien sûr le complexe De Rochebelle (secondaire 1 à 5), le Centre de formation professionnelle Marie-Rollet et le Centre Phenix (« ES » sur la carte). Le potentiel est là mais dans tous les cas il y a des problématiques de comportement des conducteurs (parfois les parents des élèves) et du trafic de transit qui font que ces écoles ne sont pas aussi accessibles qu'on le voudrait. L'environnement autour de l'école ne reflète pas le besoin de limiter la vitesse des conducteurs de 30 km/h, dû à la largeur excessive des voies de circulation (voir photos). Des avancées de trottoir, une piste cyclable unidirectionnelle de chaque côté de la rue seraient des moyens de ralentir les conducteurs en rétrécissant les voies automobiles et de donner l'espace qu'il leur revient aux jeunes citoyens qui sont l'avenir de notre ville.

Cœur-Vaillant : largeur excessive, vitesse des conducteurs, traverses sécurisées trop espacées, trafic de transit.



St-Louis de France I et II : largeur excessive et vitesse des conducteurs dans la côte, absence de trottoirs sur les rues résidentielles perpendiculaires, un seul côté avec trottoir sur la rue principale, absence de traverses aux rues

perpendiculaires.



Ste-Foy Elementary : absence de trottoir et de traverses aux rues environnantes, trottoir d'un seul côté, trafic de transit intense sur Julien Green ET Jean-Brillant et employés du CHUL qui circulent en grand nombre aux mêmes heures que les élèves, arrêt non respecté au coin Jean-Brillant au virage à droite.



St-Vincent : largeur excessive, vitesse des conducteurs, énormément de trafic de transit sur Wolfe, manque de traverses sécurisées. *Nous avons noté que*

cette école n'est pas dans la liste des écoles qui ont fait l'objet d'une étude d'Accès Transport Viable sur la sécurité routière.



Dans le cas du campus De Rochebelle, le secteur dans lequel les élèves sont considérés par le CS des découvreurs comme assez proches pour se rendre en marchant inclut le sud du boulevard Laurier, un cauchemar qui coupe le quartier en deux. Qui veut que son adolescent traverse ce boulevard à 6 voies au coin de Lavigerie, la rue en ligne droite vers l'école (voir photo)?



Icône « H » en vert sur la carte du quartier

Centres hospitaliers à proximité du territoire du CQSL

1- Institut universitaire de cardiologie et de pneumologie de Québec (IUCPQ)

L'aménagement actuel du trottoir et de la piste cyclable, pour la portion sud du boulevard des Quatre-Bourgeois entre la route de l'Église et l'autoroute Robert Bourassa, n'est pas invitante pour un piéton et constitue même un risque grave d'accident impliquant un piéton et un vélo et même plus, un véhicule automobile.

Le piéton est coincé entre la piste cyclable et la voie automobile (4 voies de circulation, voir photo 1) où la vitesse automobile dépasse largement les limites permises malgré une zone d'hôpital et où les cyclistes roulent rapidement, dû à une pente descendante vers l'Est. La seule protection entre le piéton et les conducteurs est la chaîne de trottoir; il est facile d'imaginer les graves conséquences d'un accident impliquant un piéton et un conducteur de véhicule

routier hors de contrôle ou ayant frappé la chaîne de trottoir. Les piétons ont tendance à marcher dans la piste cyclable pour s'éloigner du trafic routier, ce qui peut aussi causer des conflits. De plus, la signalisation à l'approche de la piste cyclable est absente dans les rues transversales d'où un risque de collision, par exemple le soir. Finalement, il n'y a aucune traverse sécurisée dans l'axe nord-sud sur plus de 300 mètres, soit entre De l'Église et Wolfe. Ceci est particulièrement problématique au coin de Chanoine Scott, où des citoyens traversent Quatre-Bourgeois quand même.



2-Le Centre Hospitalier Universitaire de Québec (CHUL). Destination majeure de déplacement pour des consultations avec des spécialistes et un grand nombre d'employés, l'accès par la mobilité active fait vraiment défaut. Le trottoir sur le boulevard Laurier est de piètre qualité et trop étroit (photo 1) et placé trop près de la circulation automobile qui circule bien au-dessus de la limite de vitesse. Il n'y a pas de trottoir du côté nord de la rue Jean-Brillant (photo 2) qui borde le sud du terrain du CHUL et aucune traverse sécurisée sur toute la longueur de cette section (plus de 300 mètres).

L'accès à vélo est inexistant.





Tel qu'énoncé au point 1 (secteur 1 sur la carte), la majeure partie du territoire du CQSL (sud du boulevard Laurier et ouest des échangeurs des ponts) n'est pas reliée, directement ou indirectement, au secteur central de Sainte-Foy, dont l'École secondaire de Rochebelle, le Centre de glace, le Marché public, la bibliothèque Monique-Corriveau et le Bureau d'arrondissement Sainte-Foy-Sillery-Cap-Rouge. Même avec la construction prévue de la piste cyclable sur le boulevard Hochelaga entre les rues de l'Église et de Rochebelle, il y a une coupure majeure.

3- Qu'est-ce que la Ville pourrait faire pour améliorer l'intermodalité dans votre quartier.

Dans son mémoire au BAPE concernant le projet de tramway, le Conseil de quartier de Saint-Louis a recommandé que le pôle d'échange de Sainte-Foy devrait :

- 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.

Le conseil de quartier a aussi noté que le pôle d'échange offrirait tout au plus un « stationnement pour vélo », mais que celui-ci n'est pas illustré sur les plans et croquis disponibles. Le pôle d'échanges de Saint-Roch offrira quant

à lui des « supports à vélos incluant des espaces sécurisés ». Ceux-ci sont illustrés. De plus, il n'y a pas de façon d'accéder au pôle d'échange à vélo à partir de Hochelaga ou De L'Église sur les maquettes proposées. Le bureau de projet devrait avoir en tête cette intermodalité dès la conception.

4- Y a-t-il des barrières importantes à la marche ou à la pratique du vélo comme modes de déplacement dans votre quartier ?

Icones « B » en mauve sur la carte du quartier

Le boulevard Laurier

Cet axe dans son ensemble est un obstacle majeur aux déplacements actifs dans l'axe Nord-Sud.

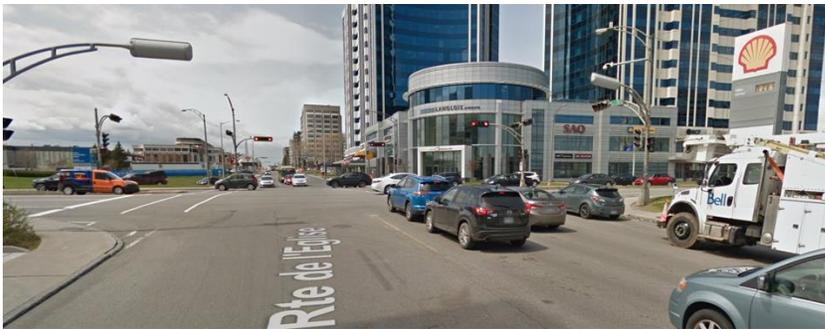
Pour les piétons :

- nombre de voies à traverser pour passer dans l'axe Nord-Sud
- temps d'attente trop long
- passage des conducteurs (incluant les bus du RTC) pendant que le feu est au vert pour les piétons
- virage à droite sur feu rouge par les conducteurs pendant les feux piétons
- temps laissé pour traverser insuffisant
- coin de rue/trottoirs trop étroits pour ne pas se faire arroser ou carrément frôler par les autobus et les camions
- présence de bretelles de virage rapide sans protection pour les piétons qui les traversent

Pour les cyclistes :

En plus de partager les problèmes que rencontrent les piétons, les cyclistes sont aussi confrontés à l'obligation de se tenir dans la voie du centre lorsqu'ils croisent Laurier en remontant vers le nord sur Lavigerie (photo 1), De l'Église (photo 2) et Jean-De-Quen au coin du CHUL (photo 3), car une voie de virage à gauche et une de virage à droite ne leur permet pas de longer le trottoir et

de pouvoir continuer tout droit, le tout dans une pente ascendante (sur la 3^{ième} photo on aperçoit un cycliste qui a décidé de traverser avec les piétons, probablement en roulant sur le trottoir pour se rendre à la traverse).



Tel que mentionné plus haut, les échangeurs des ponts et les autoroutes sont des barrières dont le franchissement impose un allongement des distances à parcourir qui sont dissuasifs pour effectuer des déplacements à pied. Concernant les déplacements à vélo, la section du boulevard Hochelaga qui passe sous le boulevard Duplessis est particulièrement à risques (profil courbe et en pente; espace restreint). Il en va de même pour la section de ce boulevard qui passe au-dessus de l'autoroute Henri-IV (manque d'espace forçant les cyclistes (souvent des élèves de De Rochebelle) à rouler sur le

trottoir).

ANNEXE

PROPOSITIONS DE CITOYENS DE SAINT-DENYS TRANSMISES AU CQSL CONCERNANT LA SÉCURITÉ DES PIÉTONS ET DES CYCLISTES

9 MARS 2021

De: Gilles Filiatrault <giselegilles45@gmail.com>
Date: 3 mars 2021 à 17:05:29 UTC-5
À: "Dussault ,Carolle Voisins" <dussaultcarolle@gmail.com>
Objet: Marchabilité 4 Mars dernier Lot

.....

Je crains respectueusement, que les représentants de la Ville de Québec fonctionnent possiblement par silo et ne disposent pas d'informations à jour sur la démographie de notre secteur et sur la situation actuelle et les impacts majeurs des développements qui y ont été apportés depuis quelques années seulement.

Rue Montreuil : - Dernièrement, du côté Nord sans trottoir, il s'est ajouté deux (2) bâtisses totalisant 12 condos.

- Au coin de La Rte de L'Église au 2855 Montreuil , il s'est construit un édifice de 117 logements.

- Il y a 15 enfants en bas de 6 ans dans cette rue principalement du côté Nord de la rue.

- Beaucoup de marcheurs sur le trottoir côté Sud , dont des personnes âgées et adolescents en groupes

- pour se rendre à l'école De La Rochebelle ou St Vincent sur Wolfe et l'École St François sur la rue

- du Joli Bois, plus le Parc St Denis (Trapèzes pour enfants , piscine sur Joli Bois , tennis , patinoire et boisé)

Donc:

- installer des dos d'ânes sur Montreuil au minimum et vitesse à 30km.
- Trottoir sur Landry et vitesse à 30 km et arrêts au coin de Noblet/Landry .

Les automobilistes évitent la

- Rte de L'Église soit par Landry ou Montreuil.

- Les citoyens qui habitent sur la Rte de L'Église dans les gros édifices préfèrent se promener dans le

- quartier résidentiel pour éviter les bruits de la circulation dense et lourde tel

que les autobus et camions.

Gilles Filiatrault
Rue Gigault

Bonjour,

26 Février 2021

1) Trottoir sur toute la longueur de la rue de Picardie jusqu'à l'avenue Wolfe, préférablement du côté nord de la rue de Picardie de telle sorte qu'il passe devant la sortie du parc St-Denys.

2) **Adoucir** la courbe en S de la rue de Picardie, très prononcée, justement à la sortie du parc St-Denys. Tant les véhicules, les cyclistes et les piétons sortant du parc ne peuvent voir l'arrivée des automobiles en direction ouest sur Picardie.

D'autant plus important de faire ses modifications, considérant la venue de la nouvelle école secondaire de 1200 étudiants.

Ginette Ouellet
1057 Fournier

Bonjour

Je suggère 30km/h dans tout le quartier avec radar photos sporadiques .

Bonne journée

Claude Turgeon
Rue Fournier

Bonjour

26 Février 2021

Notre maison est située au coin de la rue Montreuil et de la rue Fournier. Nous sommes les parents de deux petites filles de 5 ans et demi et de 2 ans et nous sommes préoccupés par la sécurité des piétons dans le quartier. Nous remarquons que les véhicules circulent particulièrement vite sur la rue Montreuil vers la route de l'Église puisqu'il n'y a pas d'Arrêts sur cet axe. Également, nous trouvons dangereux de se rendre au Parc St-Denis avec les filles en raison de l'absence de trottoir sur la rue Picardie et de la courbe de cette rue qui nuit à la visibilité des piétons. Voici nos propositions :

- Limiter la vitesse à 30 km dans les rues du quartier
- Ajouter des Arrêts sur les rues perpendiculaires à la Route de l'Église (Arrêts 4 coins)
- Ajouter un trottoir sur Picardie

Merci de considérer nos demandes pour améliorer la sécurité dans notre quartier.

Catherine Dufour et Benoit Arsenault

2820 Montreuil.

Bonjour,

28 Février 2021

Voici les principaux problèmes de sécurité que nous avons pu observer au cours des dernières années dans notre quartier:

- Les automobilistes circulent trop rapidement dans le quartier, notamment sur l'Avenue Fournier. Puisque les piétons y sont de plus en plus nombreux, notamment de jeunes enfants, la vitesse devrait y être réduite à 30 km;
- Sur l'Avenue Fournier, au coin de la rue l'Isle-Dieu, cette intersection est particulièrement dangereuse. Si la ville tient à y maintenir 2 arrêts obligatoires plutôt que 4, les arrêts obligatoires actuels pourraient être rendus plus visibles, par exemple par des arrêts éclairés et clignotants. Fréquemment, des automobilistes de l'Avenue Fournier ralentissent et redémarrent rapidement à cette intersection, en présumant, à tort, des arrêts obligatoires sur la rue l'Isle-Dieu, ou encore, ils continuent leur route sans s'arrêter, vraisemblablement parce qu'ils ne voient pas l'arrêt obligatoire;
- La circulation est dangereuse pour les piétons qui longent le parc Saint-Denis sur la rue Picardie. Des trottoirs devraient y être installés afin d'assurer la sécurité des nombreux piétons qui y circulent,

notamment celle des jeunes enfants qui se rendent au parc.

Merci et bonne fin de journée,

Gina Bienjonetti et François Boudreau
991 avenue Fournier
Québec

Bonjour

1ier Mars 2021

Voici nos suggestions.

- avenue Fournier: 30 km/h, suggestion de déneiger le trottoir en hiver
- rue Le Noblet: 30 km/h, suggestion d'aménager un trottoir
- rue de la Picardie pour se rendre au parc St-Denys depuis l'avenue Wolfe (dans la prolongation de rue Montreuil): 30 km/h, suggestion d'aménager un trottoir
- Autos qui virent à droite à la lumière rouge alors que des piétons sont engagés à traverser le boulevard Hochelaga, à l'angle de l'avenue de Germain-des-Prés vers Boulevard Hochelaga: suggestion de retirer le virage à droite à la lumière rouge à cette intersection
- Traverse de la route de l'église côté sud-est à l'angle avec Boulevard Hochelaga: il faut traverser sur un passage piéton qui n'est pas protégé.
Suggestion: protéger le passage piéton avec une lumière
- rue Wilfrid-Légaré: suggestion d'aménager un trottoir
- section de la rue Le Noblet entre rue Landry et route de l'Eglise: des autos empruntent la voie de gauche à contresens depuis rue Landry vers route de l'Eglise pour accéder au stationnement de l'immeuble au 2855 rue Le Noblet
suggestion d'aménager un "U turn" (interruption du remblai central)
- rue Landry: suggestion d'aménager un trottoir
- rue Mainguy: suggestion d'aménager un trottoir

Merci beaucoup

Alejandro Petrinovic et Fabienne Mathieu
2828 rue Le Noblet

Bonjour

4 Mars 2021

À l'attention du conseil de quartier,

J'aimerais porter à votre attention deux points que vous seriez bien aimable de transmettre aux élus ayant la responsabilité de notre quartier.

1^{er} point : étant donné l'augmentation de la circulation locale et de la grande vitesse à laquelle les conducteurs, serait-il possible d'apporter des aménagements afin d'y remédier. Je pense notamment l'installation de panneaux d'arrêt sur la rue Montreuil (à l'angle Montreuil-Fournier et à l'angle Montreuil-Landry). Ce serait selon moi la solution la plus facile et la plus rapide à mettre en place. Une autre solution serait de mettre en place des dos d'âne dans le segment compris entre la rue Landry et la rue Fournier. Ce dos d'âne serait en caoutchouc dur fait de matière recyclable comme les vieux pneus; il sera amovible et retirable avant la période hivernale.

2nd point : la belle saison ne va pas tarder à débiter. Il y a un terrain de pétanque sur la rue Le Noblet (proche de la route de l'Église). Il serait prudent et utile de l'entourer de 4x4 en bois traité. Cela va éviter que les boules lancées endommagent le pourtour actuel fait en pierre, de même d'éviter que les boules ricochent sur les spectateurs qui seront assis sur les bancs, ou rouler vers la chaussée.

Merci

Jean-Pierre Paloux
Résidant au 2828 rue Montreuil

Bonjour,

20 Février 2021

Voici mes propositions

Un 4 stop au coin de Fournier et Montreuil

Mettre un trottoir sur Picardie du côté Nord, le long du chemin pour aller au parc (au moins de Wolfe jusqu'au boisé.
Baisser la limite de vitesse à 30 km/h
Merci!

Jean-Philippe Ouellet
Rue Gigault

Bonjour,

20 Février

2021

**** un trottoir sur la rue de la Picardie à partir du coin de rue Wolf/Montreuil pour se rendre au parc au minimum. Présentement, l'accès au parc me semble vraiment dangereux, surtout l'hiver parce qu'on ne peut pas piquer sur le gazon, c'est toujours un stress quand on y va.

**** un 4 stop coin de rue Montreuil et rue Fournier

**** le passage protégé pour piétons au coin de la rue l'avenue l'isle-dieu et Wolf n'est vraiment pas sécuritaire, la grande majorité des automobilistes n'arrête pas pour faire passer les piétons et il y a l'école st-Vincent en face, donc beaucoup d'enfants. Il faudrait des lumières ou dos d'âne ou quelque chose de très visuel pour que les gens s'arrêtent.

**** le trottoir sur Chemin des Quatre-Bourgeois n'est pas déneigé assez largement, quand je l'utilise en poussette si je rencontre un autre piéton, un de nous deux doit monter dans le banc de neige pour laisser passer l'autre. Et il devrait aussi déneiger la piste cyclable l'hiver sur Quatre-Bourgeois.

Bonne journée,
Marie-Andrée Méthot
Rue Gigault

Bonjour

20

Février 2021

Il y a la sortie du parc/patinoire/tennis (Parc St Denis) qui est dangereuse avec la route en S sur Picardie . Il n'y a pas de déneigement ni de trottoir. Présentement nous devons marcher dans la rue pour se rendre à l'entrée du parc.

Merci

Francis Larrivée
Rue Montreuil

Bonjour,

23/Février 2021

Voici quelques endroits "chauds" que j'ai notés:

L'absence d'un trottoir ou accotement asphalté pour le premier 100m sur la rue de la Picardie (côté nord). Il est dangereux pour les enfants (et les adultes) de se rendre au parc St-Denys (patinoire, tennis, ...) avec les courbes sur Picardie;

Absence d'une traverse pour piétons **avec feux clignotants** pour traverser le chemin Ste-Foy au coin de la rue de Villers. Nous sommes à l'approche d'une zone scolaire et il y a des résidences pour personnes âgées;

J'aimerais voir plus de lumières pour piétons qui "deviennent vertes" (pour les piétons) automatiquement à chaque cycle, sans qu'on ait à activer la lumière (comme à l'intersection Robert-Bourassa/chemin des Quatre-Bourgeois ainsi que Robert-Bourassa/chemin Ste-Foy). Il pourrait y en avoir sur chemin des Quatre-Bourgeois et sur route de l'Église par exemple. Autant pour les piétons que pour les cyclistes.

Merci pour ton implication!

Martin (Dufour)

2833 rue Paul-de-Chomedey

Québec (district de Sainte-Foy), le 23 février 2021

Je réside au 2828 Rue Montreuil, Québec (QC) G1v 2E3, à l'angle rue Montreuil et rue Fournier.

Je tiens à mentionner mes observations en tant que citoyen résidant dans le secteur de

Sainte-Foy, en ce qui concerne la circulation routière.

Le fait d'être retraité depuis deux ans, cela me permet d'être plus souvent à la maison,

j'ai pu remarquer que :

1. La densité de la circulation a énormément augmenté depuis quelques années, à croire que les automobilistes prennent davantage la rue Montreuil pour éviter les embouteillages qui ont souvent lieu à l'angle Route de l'église et Hochelaga, ainsi qu'à l'angle Route de l'église et boulevard Laurier.

2. Cette densité s'accompagne d'un autre phénomène : celui de la vitesse. Malgré les campagnes de sensibilisation effectuées par la ville en mettant en place, occasionnellement, des signaleurs lumineux indiquant la vitesse beaucoup d'automobilistes roulent trop vite. Il ne faut pas perdre de vue que la population du quartier comporte beaucoup de personnes âgées, mais depuis quelques années beaucoup de jeunes familles sont venues s'établir avec de jeunes enfants. Il faut penser à la sécurité de tout ce monde en mettant en place des dispositifs de ralentissement et non en comptant sur la bonne volonté et le civisme de ces automobilistes. Un accident mortel sera toujours un accident de trop.

3. Les autobus scolaires. À ce sujet, il y a deux périodes difficiles, et potentiellement dangereuses, celle de la rentrée des classes le matin et celle de la sortie.

Je vois tous les jours le même phénomène, quelque soient les chauffeurs. Il y a une file d'autobus sur la rue Wolfe qui commence devant l'école anglaise et qui se poursuit sur la rue Montreuil. L'aspect qui n'est pas respecté par ses autobus c'est de laisser de la visibilité aux intersections rue Montreuil-rue Fournier, et rue Montreuil-rue Wolfe. Les autobus attendent à ces intersections en masquant la visibilité aux usagers qui s'en approchent (automobilistes et piétons). Cela est d'autant plus dangereux à l'angle rue Montreuil-rue Wolfe, car un automobiliste qui est à circuler dans le sens ouest-est, parallèlement à cette file ne peut pas se rabattre si le chauffeur d'autobus stationné à cet angle décide de démarrer et tourne à gauche.

En espérant que ces points seront utiles au déploiement d'une stratégie efficace pour la sécurité des citoyens du quartier.

Jean-Pierre Paloux

Rue Montreuil

Voici mes propositions pour faciliter les déplacements actifs dans notre quartier. Certaines de ces propositions concernent des endroits situés dans des quartiers autres que ceux de Saint-Louis. Comme tu le sais, quand on se déplace à vélo ou à pied, on déborde souvent les limites des quartiers tels que découpés par la ville.

Il y a des commentaires qui touchent les déplacements actifs, la sécurité et le déneigement. Il est difficile de traiter de ces questions séparément et je suppose que les mesures de ces dossiers font l'objet d'une coordination à la Ville.

Merci de t'occuper de la qualité de vie dans notre quartier.

Quartier Saint-Louis

- Diminuer la vitesse à 30 km/h en tout temps sur l'avenue Wolfe. La limite à 30 km/h devant l'école Saint-Vincent en période scolaire n'est pas suffisante, car le parc Saint-Denys et les terrains de la Défense nationale amènent les enfants, les familles et les citoyens à traverser l'avenue Wolfe pour profiter de ces espaces verts en toutes saisons, tous les jours de la semaine et à toutes heures de la journée. L'avenue Wolfe permettant de transiter directement entre le Chemin des Quatre-Bourgeois et le boulevard Hochelaga, la circulation automobile y est dense et rapide. Elle est aussi très utilisée par les piétons et les cyclistes se rendent et reviennent des centres commerciaux.
- Détourner la circulation de transit sur les rues Mainguy et Landry. Ces deux rues parallèles à Route de l'Église du côté Est sont trop sollicitées par les automobilistes qui veulent éviter les feux de circulation sur Route de l'Église. Ce sont des rues qui ne sont pas larges, il n'y a pas de trottoir, il y a souvent plusieurs voitures de stationnées, ce qui rend les déplacements des piétons et des cyclistes hasardeux.
- Détourner la circulation de transit sur la rue Montreuil. Cette rue connecte avec la rue Picardie et la Route de l'Église ce qui amène beaucoup de circulation en plein milieu d'un quartier résidentiel; il est de plus difficile de la traverser aux intersections de l'avenue Fournier, de la rue Mainguy et de la rue Landry.
- Compléter les trottoirs sur la rue Légaré jusqu'à l'avenue Wolfe. Il y a beaucoup de circulation sur cette rue et plusieurs voitures y sont stationnées des deux côtés en raison notamment des commerces sur Route de l'Église et de l'habitation à loyers modiques au coin de Wolfe et Légaré. (L'habitation à loyers

modiques n'a pas de stationnement, ce qui oblige ses locataires à stationner principalement sur la rue Légaré et l'avenue Wolfe).

- Réserver un espace cyclable sur route de l'Église au Sud du boulevard Hochelaga jusqu'au chemin Saint-Louis. Ce serait un prolongement de la piste cyclable sur Route de l'Église.
- Déneiger aussi le trottoir du côté Ouest de l'avenue Wolfe.
- Déneiger la piste cyclable sur le Chemin des Quatre-Bourgeois.
- Déneiger le trottoir de l'avenue Fournier.
- Lors du déneigement des voies de circulation par les charrues, éviter de pousser la neige sur les trottoirs.
- Permettre aux piétons et aux cyclistes de traverser aux feux verts tel que ça se fait dans la majorité des grandes villes. On faciliterait ainsi de beaucoup le transport actif : les temps d'attente seraient réduits, les piétons auraient plus de temps pour traverser et les cyclistes n'auraient pas à descendre de leur vélo pour activer le feu autorisant la traverse.

Quartier Cité Universitaire

- Rendre la traverse pour piétons du boulevard Hochelaga face à la rue Jean Lelarge plus sécuritaire en l'indiquant par un panneau lumineux.
- Demander au ministère des Transports de remplacer la passerelle au-dessus du boulevard Robert-Bourassa près de la rue Marie Fitzbach (côté Ouest du boulevard) et du Pavillon Ferdinand-Vandry de l'Université Laval (côté Est). Elle a été détruite il y a une dizaine d'années en raison de son état de détérioration.

Quartier Plateau

- Demander au ministère des Transports d'entretenir la passerelle au-dessus du boulevard Henri IV près de l'École Secondaire de Rochebelle et du Centre de Glaces. Elle semble montrer un état de détérioration et il ne faudrait pas qu'il lui arrive la même chose que celle qui traversait le boulevard Robert-Bourassa face au Pavillon Ferdinand-Vandry de l'Université Laval.
- Mettre une traverse de piétons de l'avenue Duchesneau au coin de la rue du Passage qui permet de se rendre à la Place Quatre Bourgeois.
- Mettre une traverse de piétons entre le stationnement de la Place Quatre Bourgeois et la Caisse populaire de Sainte-Foy au 990 avenue de Bourgogne.

· Faire un trottoir sur l'Avenue de Bourgogne face à la Caisse Populaire de Sainte-Foy.

Jean-François Boudreau
1035 Mainguy
G1V 3S9

26 Février 2021

Voici des suggestions.

Prolongement du trottoir ou espace asphalté sur la rue de la Picardie côté sud dans la courbe entre rue Wolfe et la piste de vélo et piéton direction rue Fiedmond.

Installation d'un trottoir sur la rue de la Picardie côté nord à partir de la rue Wolfe jusqu'à l'entrée du parc St-Denis.

À ces endroits, il n'y a aucun tracé pour les piétons, beaucoup de circulation automobile avec peu de visibilité.

Prolongement du trottoir sur la rue Wilfrid Légaré côté nord entre la rue Landry et la rue Wolfe. De plus en plus de gens circulent à pied dans ce secteur et il y a beaucoup de circulation automobile et camion dans cette rue.

Il y a de plus en plus de circulation sur la rue Mainguy et la rue Landry. Peut-être qu'un trottoir d'un côté serait plus sécuritaire.

Une autre option: le stationnement dans toutes les rues du quartier devrait être permis seulement d'un côté à la fois pour chaque durée de 24 heures. Cette façon de fonctionner permet une voie de circulation plus large donc plus sécuritaire et l'hiver facilite le déneigement.

Merci pour toutes ces démarches et Bonne journée.

René Lemay
Rue Montreuil

Marchabilité dans le secteur nord du quartier de Saint-Louis

Afin de rendre agréable toute activité de marche, il est primordial que celle-ci s'effectue dans un environnement sécuritaire et attrayant permettant des trajets offrant une quiétude d'esprit au marcheur en éliminant ou minimisant les interactions avec les autres usagers du réseau routier soit les cyclistes et automobilistes. Quelques secteurs du quartier exigeraient une attention particulière de la ville pour promouvoir et y faciliter la marche dont :

Rue Montreuil :

Cette rue est particulièrement achalandée aux heures de pointe et très prisée par les automobilistes comme voie de transit (à toutes heures du jour) pour atteindre ou quitter rapidement les centres commerciaux en évitant les attentes aux feux de circulation sur la route de l'Église (intersections Bibliothèque Monique-Corriveau, Wilfrid-Légaré et boulevard Hochelaga).

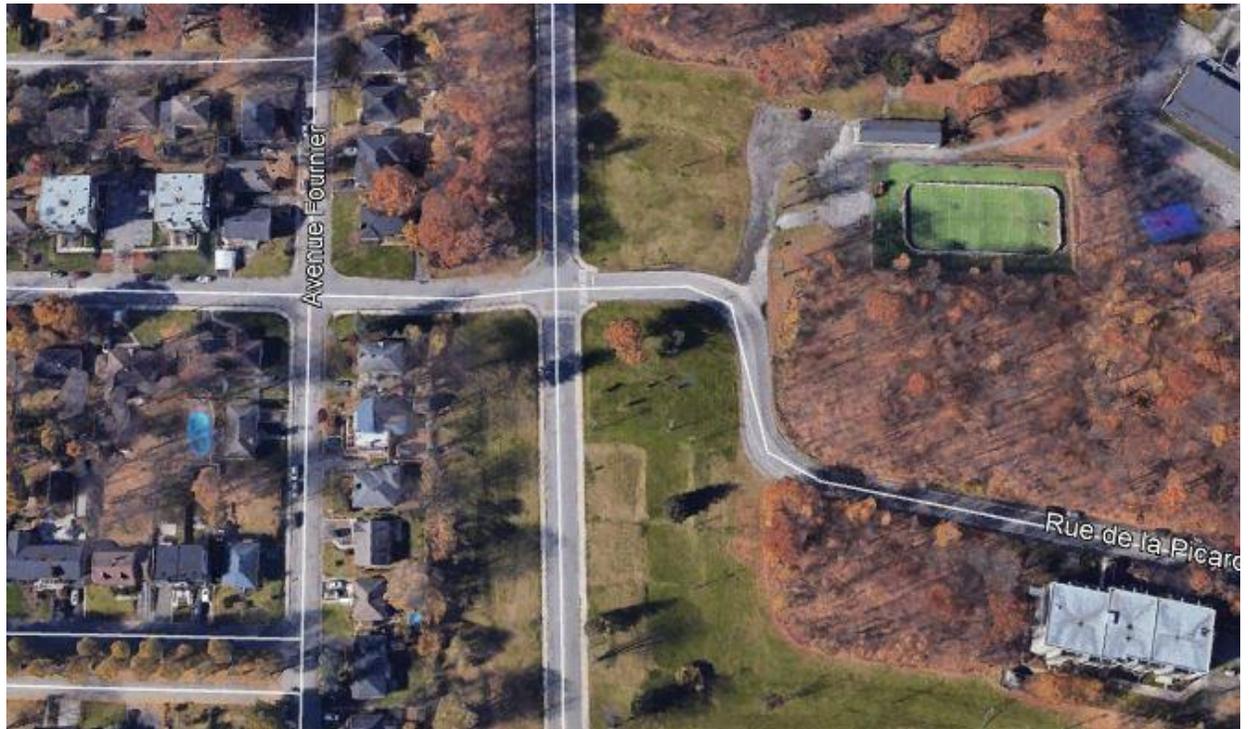
De par la largeur de l'emprise de cette rue et d'une vision en ligne droite à longue portée, les automobilistes y circulent bien souvent au-delà la vitesse permise. Malgré que cette rue soit dotée d'un trottoir sur sa partie sud, elle n'en demeure pas moins un risque à la sécurité particulièrement pour les enfants

La Ville devrait, en plus d'y abaisser la vitesse autorisée, envisager d'autres solutions d'aménagement pour inciter les automobilistes à diminuer leur vitesse que ce soit à titre d'exemples, l'utilisation de bollards, une surélévation des intersections (Montreuil-Landry, Montreuil-Fournier), la pose de dos d'âne saisonniers, des rétrécissements ponctuels de la chaussée (stationnement et/ou aménagement végétal (fleurs ou autres), etc.).

Une solution complémentaire pour minimiser l'attrait de cette rue comme voie de transit serait de briser l'alignement (la ligne droite) des rues Montreuil et Picardie en déplaçant vers le sud la fin ouest de la rue Picardie. Un automobiliste ne pourrait plus atteindre ou quitter les centres commerciaux en utilisant un trajet continu comme actuellement car la rue Montreuil se continue sur la rue Picardie.

Cette approche permettrait de créer 2 intersections en T au lieu de celle actuellement en place (intersection Montreuil-Wolfe-Picardie). Une première intersection (Montreuil-Wolfe) constituerait la fin est de la rue Montreuil et un peu plus vers le sud, une deuxième intersection (Picardie-Wolfe) constituerait la fin ouest de la rue Picardie. Le terrain requis appartient déjà en totalité ou en presque totalité à la Ville et cette solution éliminerait les 2 courbes à 90 degrés de la rue Picardie à proximité de l'avenue Wolfe.

De plus, cet aménagement permettrait un accès sécuritaire au parc St-Denys (intersection actuelle Montreuil-Wolfe-Picardie) car les usagers en provenance de Montreuil doivent utiliser l'accotement de la rue Picardie non dotée d'un trottoir pour y accéder



Finalement, la mise en place d'un arrêt (stop) à chacune de ces nouvelles intersections sur Wolfe serait souhaitable car ce secteur est promu à un développement résidentiel dense (ancien quartier militaire).

Avenue Roland-Beaudin

L'aménagement actuel de cette avenue, soit la portion connexe à la courbe donnant accès soit au Marché public et au Centre de glaces ou soit au CPE Mistigri et au futur édifice à logements subventionnés, est inapproprié et non sécuritaire pour la marche et le vélo.

Un piéton sortant du Marché public et désirant se rendre sur la route de l'Église a 2 options, soit traverser directement l'avenue Roland-Beaudin à ses risques et périls car cette traversée non sécurisée s'effectue dans une courbe et parfois sous un trafic dense, ou faire **un détour** vers le sud et s'exposer à un accident en traversant 2 autres rues non sécurisées également, soit l'entrée menant au Marché public et au Centre de glaces ou menant au CPE Mistigri et au futur édifice à logements subventionnés,

La Ville devrait revoir la configuration de ce secteur en y incorporant une infrastructure de sécurité pour la traversée des piétons et cyclistes. en modifiant l'emplacement du trottoir sud sur Roland-Beaudin (minimiser le détour) et en y intégrant une section de piste cyclable (environ 100 mètres) qui permettrait de relier à la piste cyclable de la route de l'Église la section de piste cyclable réalisée récemment entre le Marché public et le stationnement sud du centre de glaces.



Piétons et cyclistes sur Quatre-Bourgeois

L'aménagement actuel du trottoir et de la piste cyclable, pour la portion sud du boulevard des Quatre-Bourgeois entre la route de l'Église et l'autoroute Robert Bourassa, n'est absolument pas invitante pour un piéton et constitue même un risque grave d'accident impliquant un piéton et un vélo et même plus, un véhicule automobile.

Le piéton est coincé entre la piste cyclable et la voie automobile (4 voies de circulation) où la vitesse automobile dépasse largement les limites permises malgré une zone d'hôpital et où les cyclistes s'en donnent à cœur joie (pente descendante jusqu'à l'Université Laval). La seule protection entre le piéton et l'automobile est la chaîne de trottoir; il est facile d'imaginer les graves conséquences d'un accident impliquant un piéton et un véhicule routier hors de contrôle ou ayant frappé la chaîne de trottoir (moment d'inattention)

De plus, la signalisation à l'approche de la piste cyclable est absente dans les rues transversales d'où un risque de collision (ex. le soir) entre un piéton non avisé qui doit absolument traverser la piste cyclable pour atteindre le trottoir ou un automobiliste s'approchant de trop près de l'intersection pour effectuer son arrêt.

La Ville devrait inverser la configuration actuelle (ex. voie automobile, piste cyclable, trottoir) pour protéger le plus faible (piéton) et améliorer la signalisation des rues aux approches de la piste cyclable.

Avenue Wolfe

À partir de l'autoroute Robert Bourassa, l'avenue Wolfe est la première artère en direction ouest sur le boulevard Quatre-Bourgeois qui permet un accès direct à Laurier Québec et au boulevard Laurier. Ceci fait de cette avenue une voie de transit fortement achalandée malgré la présence d'une école primaire (St-Vincent School) et d'une vocation résidentielle appelée à s'accroître avec le développement éventuel des terrains du quartier militaire longeant cette avenue.

La Ville devrait envisager d'y maintenir à l'année une vitesse maximale d'au plus de 30 km/h et d'y ajouter un arrêt obligatoire à la jonction avec l'avenue Isle-Dieu qui faciliterait grandement la traversée sécuritaire de piétons (et d'étudiants) en face de l'école St-Vincent.

Intersection Général-Tremblay et Route de l'Église

Cette intersection est particulièrement dangereuse pour tout piéton téméraire qui s'aventure à traverser la route de l'Église à cet endroit compte tenu de la configuration de la route de l'Église (courbe descendante), de la visibilité déficiente (piétons et automobilistes) et de la vitesse des véhicules. Un aménagement particulier devrait y être réalisé pour en assurer la sécurité des traversées piétonnes tels à titre d'exemples, une signalisation adéquate, l'ajout d'un feu piéton, une intersection surélevée, etc.

Walter Ouellet

1036 Av Fournier

Québec (Qc)

418-656-1247