

## Stratégie de sécurité routière 2025-2029

---

### Activités de participation publique



#### Ateliers d'échanges et résumé des mémoires

##### Date et heure

20 et 22 janvier 2025, à 19 h

##### Lieu

En ligne sur Teams et en salle au club social Victoria, 170, rue du Cardinal-Maurice-Roy

##### Déroulement de l'activité

1. Accueil et présentation des intervenants;
2. Mot d'introduction de l'élu responsable;
3. Présenter des constats et des pistes d'action pour chaque thème;
4. Échanges en atelier. Pour chaque thème :
  - Quelle est votre opinion sur les pistes d'action proposées ?
  - Quels devraient être les acteurs impliqués ?
5. Mot de la fin.

##### Activité réalisée à la demande du :

Service du transport et de la mobilité intelligente

---

### Projet

#### Secteur concerné

L'ensemble du territoire de la ville de Québec

#### Description du projet

D'une durée de cinq ans, la Stratégie de sécurité routière est inspirée des fondements de la Vision Zéro, qui part du principe qu'aucune mort ou collision grave sur la route n'est acceptable. Grâce à sa précédente Stratégie adoptée en 2020, la Ville a investi 60 M\$ et continue de mettre tout en œuvre pour sécuriser le réseau routier municipal.

La Ville compte poursuivre la mise en place de différentes actions visant à améliorer la sécurité routière. Une version préliminaire de la Stratégie de sécurité routière 2025-2029 a été présentée en consultation publique en vue de son dépôt en 2025.

#### Documentation disponible sur le site Internet de la Ville de Québec

<https://www.ville.quebec.qc.ca/citoyens/participation-citoyenne/activites/fiche.aspx?IdProjet=733>

## Participation

### Élu municipal :

- Pierre-Luc Lachance, vice-président du comité exécutif responsable des dossiers du Transport et de la mobilité active et conseiller municipal du district de Saint-Roch–Saint-Sauveur

### Responsable du projet :

- Hervé Chapon, conseiller à la planification du transport, Service du transport et la mobilité intelligente

### Autres personnes- ressources :

- Marc Des Rivières, directeur, Service du transport et de la mobilité intelligente
- Alexandre Côté, directeur de division, Service du transport et de la mobilité intelligente
- Dave Côté, Conseiller en planification du transport, Service du transport et de la mobilité
- Thayra Garcia, ingénieure, Service du transport et de la mobilité intelligente
- Steve Picard, inspecteur, Service de police

### Animation de la rencontre

- Cristina Bucica, conseillère en consultations publiques, Service des relations citoyennes et des communications

### Nombre de participants

83 participants



## Questions et commentaires

### 1. Sécurité des aînés

- **Dégagement des trajets** : Les trajets des corridors/zones pour aînés doivent être bien dégagés, notamment des bacs roulants sur les trottoirs.
- **Escouade mobilité** : Il est suggéré d'avoir une surveillance active pour s'assurer que les trajets des aînés soient dégagés.
- **Importance du respect des règlements** : Faire respecter les règlements pour assurer la sécurité de tous, y compris les aînés.
- **Phasage des zones de sécurité pour aînés** : Bien que la notion de zones soit utile pour sécuriser ces zones en premier, il est crucial de ne pas limiter les mesures de sécurité à certaines zones, car les aînés se déplacent partout.
- **Analyse des zones accidentogènes** : Dans certaines zones on n'enregistre pas beaucoup d'accidents justement parce que piétons et cyclistes les évitent en raison de leur dangerosité.
- **Accessibilité des transports en commun** : Difficultés pour accéder à certaines destinations, comme la salle Albert-Rousseau. Formation pour les aînés pour l'utilisation du service Flexibus.
- **Durée d'attente aux feux** : Prendre en compte la température pour moduler le temps d'attente aux feux de circulation, surtout par temps très froid.
- **Mesures d'apaisement** : Moduler les mesures d'apaisement de la circulation selon l'heure de la journée.
- **Traversées piétonnes** : Revoir certaines traversées mal positionnées et installer des refuges optionnels pour traverser les grandes artères.
- **Sensibilisation accrue** : Besoin d'une sensibilisation accrue et d'éducation sur la sécurité routière pour tous les usagers.
- **Aménagement des trottoirs** : Élargir les trottoirs, même si cela implique de mettre certaines rues en sens unique, surtout dans les quartiers centraux. Installer des bancs pour permettre des pauses physiques.



> **La mobilité**  
à Québec

Stratégie de sécurité routière  
2025-2029

Consultation publique

20 janvier 2025

VILLE DE QUÉBEC

Participants: Chappin, Hervé (TMJ-GS), Côté, Alexandre (TMJ-PST), LaFrance, Pierre-Luc (CMC...), Bouché, Chloé (BCC-DRE), Côté, David (TMJ-PCT)

## 2. Sécurité des artères et vitesse

- **Radars photos** : Installer plus de radars photos pédagogiques et ajouter des seuils de ralentissement temporaires l'été dans les quartiers résidentiels.
- **Temps d'intervention des services d'urgence** : Les seuils de ralentissement doivent tenir compte des temps d'intervention des services d'urgence. Il est proposé de revoir la manière dont sont déployés ces services pour permettre plus d'interventions géométriques sans réduire les temps d'intervention. Utiliser des petits véhicules plus agiles pour les services d'urgence dans les zones denses.
- **Ralentissement de la circulation** : Possibilité de faire des intersections surélevées ou des chicanes ou avancées de trottoirs pour ralentir la circulation, notamment dans le cadre des aménagements des corridors scolaires. Une personne observe que la Ville de Québec utilise une géométrie des seuils qui diverge du guide de modération de l'Association des transports du Canada.
- **Sites accidentogènes** : Ne pas se limiter à améliorer les sites accidentogènes, mais aussi prévenir les accidents en amont.
- **Code de la sécurité routière** : On constate un manque de connaissance du Code de la sécurité routière (CSR) et de suivi des règles.
- **Infrastructure et aménagement** : Ne pas se limiter aux photo-radars et aux démarches auprès du gouvernement, mais aussi améliorer l'infrastructure et l'aménagement des rues et des intersections.
- **Signallement des feux rouges grillés** : Informer les citoyens qu'ils doivent appeler le 311 pour signaler les feux rouges grillés et clarifier comment signaler les intersections où les autos grillent souvent les feux rouges et jaunes (311 ou 911).
- **Nids-de-poule** : Prioriser la réparation des nids-de-poule situés là où circulent les vélos, surtout en l'absence de pistes cyclables.
- **Ligne de marquage d'arrêt** : Mettre une ligne de marquage d'arrêt à chaque panneau "Arrêt" pour plus de cohérence et de sécurité.
- **Traversées piétonnes** : Marquer plus de traverses pour piétons dans les quartiers résidentiels, notamment à l'entrée des banlieues.
- **Absence de clignotants** : S'attaquer au problème de l'absence d'utilisation des clignotants, qui peut créer des accidents.
- **Tolérance de 5%** : Appliquer les limites de vitesse avec une tolérance de 5% comme en Europe et évaluer où mettre des zones à 30 km/h en tout temps.
- **Acteurs impliqués** : Inclure la SPVQ, la Sûreté du Québec et les conseils de quartier dans les discussions et les actions.



- **Correction des sites accidentogènes** : Suivre et communiquer les résultats des 32 projets de correction de sites accidentogènes.
- **Réaménagement physique des artères** : Mettre davantage l'accent sur le réaménagement physique des artères pour améliorer la sécurité. Réduire la largeur des voies trop larges pour diminuer la vitesse des véhicules et créer des trottoirs et bandes cyclables.
- **Vitesse des cyclistes** : Réglementer la vitesse des cyclistes sur les pistes cyclables et autres, et installer des signaux sonores aux intersections.
- **Formation des cyclistes** : Offrir une formation sur le Code de la sécurité routière aux utilisateurs du vélo.



### 3. Sécurité des écoliers

- **Sécurisation des intersections** : Certaines intersections, comme celle des Érables / Crémazie, sont dangereuses pour les enfants. La Ville a refusé de sécuriser cette intersection sous prétexte que le corridor scolaire ne passe pas par là.
- **Traversées diagonales** : Les gens traversent en diagonale car ils n'ont pas le temps de traverser dans les deux sens et ne veulent pas réattendre un feu piéton.
- **Feux piétons** : Il est suggéré d'avoir les feux piétons dans les quatre directions en même temps pour plus de sécurité.
- **Programmation des feux** : Différences entre la programmation des feux pour piétons à Montréal et Québec. Une recommandation finale pour Québec est attendue.



#### Corridors scolaires

- **Écoles secondaires** : Considérer également les écoles secondaires et sécuriser tout le trajet, pas seulement les environs immédiats des écoles.
- **Limite de vitesse** : S'assurer du respect de la limite de 30 km/h en tout temps et faire la peinture des marquages au sol plus tôt au printemps.
- **Aménagements pour réduire la vitesse** : Mettre en place des aménagements pour réduire la vitesse des véhicules, comme des seuils de ralentissement devant toutes les écoles.
- **Sécurisation des pistes cyclables** : Éloigner les stations à Vélo des écoles pour éviter les interactions dangereuses et inclure systématiquement des bandes cyclables protégées dans chaque corridor scolaire.
- **Déneigement** : Assurer un déneigement efficace, notamment des sentiers piétonniers névralgiques entre les écoles.
- **Signalisation** : Mieux signaler les corridors scolaires et mettre une ligne d'arrêt au sol pour chaque panneau "Arrêt".
- **Acteurs impliqués** : Impliquer les brigadiers scolaires, les chauffeurs d'autobus scolaire, et des groupes comme VéloQuébec et Accès Transports Viabiles.
- **Pédibus et vélos-cargos** : Encourager l'utilisation des pédibus et publiciser les vélos-cargos pour le transport des enfants.
- **Campagnes de communication** : Ajouter « fais-moi bouger » au slogan « Dépose-moi à 500 pas » pour encourager les parents à déposer leurs enfants à distance de l'école et marcher avec eux. Changer la norme culturelle qui consiste à déposer les enfants directement devant la porte de l'école.

- **Objectifs de transfert modal** : Fixer des objectifs pour que 80% des enfants marchent jusqu'à l'école.
- **Visibilité et sécurité** : Distribuer des items de visibilité aux piétons, y compris les écoliers, et installer des signaux sonores aux intersections.
- **Réaménagement physique** : Profiter de l'aménagement des corridors scolaires pour créer des couloirs de mobilité universelle.
- **Flexibilité pour les jeunes à mobilité réduite** : Garder une flexibilité dans les projets comme "Dépose-moi à 500 pas" pour les jeunes à mobilité réduite.
- **Formation et sensibilisation** : Réinstaurer les permis vélo pour les élèves du primaire et offrir une formation sur le Code de la sécurité routière.
- **Suivi des objectifs** : Suivre l'objectif de zéro accident autour des écoles et définir clairement ce que signifie "autour des écoles".



#### 4. Cohabitation et mobilité

Vélo



Vélo cargo



Trottinette



Cyclomoteur électrique



Planche gyroscopique



Gyroroue



Gyropode



Quadriporteur



#### Micromobilité

- **Micromobilité versus automobile** : Garder en tête que même s'il y a certains enjeux en lien avec l'augmentation de la micromobilité, les automobiles causent plus de décès que tous les modes de micromobilité.
- **Encadrement des gyroroues** : Depuis 2023, les gyroroues sont encadrés en termes de vitesse et de puissance.
- **Démocratisation de la micromobilité** : Augmentation des utilisateurs avec une connaissance limitée du Code de la sécurité routière, notamment en raison de l'âge et de l'immigration.
- **Permis-vélo** : Réinstaurer le permis-vélo au primaire et organiser des séances d'initiation au vélo pour les adultes (immigrants, aînés, etc.).
- **Sécurité des cyclistes** : Inciter davantage au port du casque et des brassards lumineux.
- **Vol de vélos** : Augmentation des vols de vélos, nécessitant des mesures de prévention.
- **Stations àVélo** : Accélérer le déploiement de stations àVélo et ajouter des compteurs à vélo pour justifier leur implantation.
- **Problèmes spécifiques** : On signale le manque de bande cyclable protégée sur la côte du Cap-Rouge, une intervention à court terme serait nécessaire.
- **Formation à Àvélo** : Proposer une mini-formation pour expliquer les règles de base aux nouveaux inscrits à Àvélo.

#### Cohabitation

- **Respect et civisme** : Manque de respect et de civisme sur les pistes cyclables et dans les espaces de dépose-minute.

- **Vitesse excessive** : Les véhicules motorisés roulent souvent trop vite, ce qui pose des problèmes de sécurité.
- **Aménagements sécuritaires** : Besoin d'aménagements plus sécuritaires pour tous les usagers.
- **Sensibilisation et éducation** : Importance de la sensibilisation et de l'éducation pour améliorer le respect des règles et la sécurité.
- **Réduction de la vitesse** : Problèmes liés aux limites de vitesse et à l'inexpérience des conducteurs, nécessitant une éducation accrue.
- **Nids-de-poule** : Revoir le référentiel des nids-de-poule pour prioriser ceux dangereux pour les cyclistes.
- **Campagnes d'éducation** : Mener des campagnes pour le respect des pistes cyclables par les automobilistes et mieux expliquer la circulation dans les ruelles et les rues partagées.
- **Contrôle des véhicules** : Intervenir sur les véhicules dont les conducteurs sont sous l'influence du cannabis.
- **Acteurs impliqués** : Impliquer les commerçants, les fabricants, et les entreprises gouvernementales ayant une politique de mobilité durable pour intégrer des rappels sur le code de la route.
- **Arrêts de bus** : Préférer des arrêts de bus au trottoir plutôt que des quais de débarquement pour éviter les dangers pour les personnes non-voyantes ou à mobilité réduite.
- **Séparation des pistes cyclables** : S'assurer que les pistes cyclables soient physiquement séparées du trottoir et reconnaissables pour tous.
- **Aides à la mobilité** : Ne pas discriminer les aides à la mobilité pour les personnes handicapées et inclure ces dispositifs dans les outils de mobilité.
- **Éducation par les personnes handicapées** : Les personnes handicapées doivent souvent éduquer les autres sur les mesures de mobilité.
- **Détours des zones de travaux** : Améliorer la clarté des informations et l'aménagement des voies de contournement.

#### Autres interventions

- **Équipements de déneigement** : Les équipements de déneigement des sous-traitants de la ville limitent certains aménagements. Il est proposé de demander des équipements adaptés pour circuler dans des rues plus étroites.
- **Entraves des chantiers** : Vérifier l'action de la Ville sur ses propres chantiers, qui ne sont pas toujours exemplaires.
- **Techniciens policiers** : Engager des techniciens policiers sans passer par Nicolet pour réduire les coûts et simplifier certaines tâches.

- **Aménagements géométriques** : Utiliser des mesures permanentes mais plus légères, comme des saillies virtuelles avec délinéateurs.
- **Feux piétons** : Avoir les feux piétons dans les quatre directions en même temps pour plus de sécurité.
- **Vitesse des rues** : 89 rues sont passées de 30 km/h à 40 km/h, avec une diminution de la vitesse de 2 km/h en moyenne.

### Nombre d'interventions

83 interventions (discussions en atelier) et 14 mémoires ou commentaires écrits (en annexe)



---

### Prochaines étapes

Transmettre ce rapport au Service du transport et de la mobilité intelligente

---

### Réalisation du rapport

**Date**

17 avril 2025

**Réalisé par**

Cristina Bucica, conseillère en consultations publiques, Service des relations citoyennes et des communications

**Annexe** : résumé des 14 mémoires et commentaires écrits

#	Organisme	Thématiques abordées	Résumé
1.	<b>Robert Bergeron</b>	Sécurité routière sur l'avenue Royale	<p>Le mémoire présente des commentaires concernant les problématiques de sécurité sur l'avenue Royale. En tant qu'artère, la configuration de l'avenue Royale ne possède aucune des caractéristiques requises pour une route possédant ce statut.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1- Les normes de déneigement des trottoirs basées sur la quantité de neige sont difficilement applicables en raison des éléments suivants : <ul style="list-style-type: none"> <li>• La largeur des trottoirs;</li> <li>• Lors du déblaiement de la rue, les grattes repoussent la neige sur une partie du trottoir;</li> <li>• L'andin est souvent écrasé par les autobus et les camions repoussant ainsi la «gadoue» sur le trottoir;</li> <li>• La négligence des déneigeurs privés;</li> <li>• Les grands vents peuvent déplacer la neige;</li> <li>• La situation se complique lors de la collecte d'ordures;</li> <li>• La dégradation de la chaussée;</li> </ul> </li> <li>2- Les enjeux de déneigement se trouvent principalement sur : <ul style="list-style-type: none"> <li>• le trottoir situé sur le côté sud dans le Vieux Beauport et tout près du bureau d'arrondissement</li> <li>• la rue Seigneuriale et une partie de la rue de Cascades</li> <li>• sur le côté sud de l'avenue Royale</li> </ul> </li> <li>3- Durant l'hiver, entre 15h30 et 16h, le soleil est aveuglant pour les véhicules circulant vers l'ouest</li> <li>4- L'éclairage de nuit peut sembler déficient dans plusieurs rues.</li> </ol>
2.	<b>Regroupement des personnes handicapées visuelles (René Binet)</b>	Mettre les besoins des personnes handicapées au cœur de la stratégie de sécurité routière	<p>Le mémoire présente des recommandations à la Ville pour cinq thématiques :</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1- Répondre aux besoins des personnes handicapées <ul style="list-style-type: none"> <li>• Indiquer clairement la vulnérabilité des piétons handicapés dans la Stratégie et propose des actions spécifiques les concernant;</li> <li>• Documenter les effets de la Stratégie sur les personnes handicapées;</li> <li>• Inscrire la réponse aux besoins des personnes handicapées comme une amélioration majeure pour l'ensemble des personnes vulnérables.</li> </ul> </li> <li>2- Renforcer l'importance des cheminements piétonniers sécuritaires <ul style="list-style-type: none"> <li>• Obtenir une étude sur les chutes sur les trottoirs en s'assurant que les personnes handicapées soient un groupe cible de cette étude;</li> <li>• Assurer un meilleur entretien durant les 4 saisons pour les trottoirs sécuritaires.</li> </ul> </li> <li>3- Assurer un partage équitable des trottoirs avec les cyclistes</li> </ol>

#	Organisme	Thématiques abordées	Résumé
			<ul style="list-style-type: none"> <li>• Isoler les pistes cyclables de la zone piétonne en y aménageant une séparation physique et contrastante facile à détecter par les personnes aveugles et malvoyantes;</li> <li>• Procéder aux tests utilisateurs pour valider la viabilité de la solution dès ce printemps;</li> <li>• Faire un rattrapage au niveau des installations actuelles des séparations des pistes cyclables comme avec les feux sonores;</li> <li>• Documenter les conflits piétons-cyclistes, les quasi-accidents et les accidents impliquant les personnes handicapées, les aînés et les enfants.</li> </ul> <p>4- Considérer le transport adapté comme un service essentiel à la sécurité des déplacements</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Imposer des débarcadères dédiés au transport adapté à proximité des établissements publics situés sur le territoire de la ville.</li> <li>• S'assurer que les véhicules offrant les services de transport adapté ont un accès en tout temps aux endroits réservés aux cyclistes et aux piétons.</li> </ul> <p>5- Assurer des traversées sécuritaires aux intersections</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Intégrer des signaux sonores aux passages piétons dès leur implantation;</li> <li>• Collaborer avec l'organisme pour faire des représentations auprès du MTMD afin de trouver des technologies simples;</li> <li>• Maintenir la phase exclusive pour les intersections munies de feux incluant un passage piétonnier;</li> <li>• Continuer l'aménagement de dalles podotactiles et s'assurer que cet élément soit inclus dans les devis et les appels d'offres.</li> <li>• Établir un processus clair pour le rattrapage pour les intersections, sur demande d'un citoyen ou d'un spécialiste en orientation et mobilité.</li> </ul>
3.	<b>Centre Urbanisation Société de l'INRS (Marie-Soleil Cloutier)</b>	Présentation des différentes études sur les piétons âgés	<p>Le mémoire fait état des principales recherches qui ont été réalisées au Laboratoire piéton et Espace Urbain de l'INRS depuis 10 ans. Voici les principales conclusions :</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. La surreprésentation est multifactorielle <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Amplification des facteurs de risques habituels : volume, vitesse</li> <li>▪ Vitesse de marche et réactivité en inadéquation avec les environnements (pistes cyclables, décompte)</li> </ul> </li> <li>2. La non-continuité des conditions idéales le long de trajets pèse lourd sur les piétons âgés (décision de ne pas sortir)</li> <li>3. Les aînés adaptent leur comportement de traversée selon les environnements :</li> </ol>

#	Organisme	Thématiques abordées	Résumé
			<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ L'équilibre (peur de chuter) est un enjeu important (versus l'aménagement des traversées)</li> <li>▪ Leur utilisation des feux de circulation et des feux piétons semble différente (délégation de la prise de décision)</li> </ul> <p>4. Le mobilier urbain est très important pour cette population, car ils représentent des lieux potentiels de repos (bancs, toilettes, abribus, ombre).</p>
4.	<b>Conseil de quartier de Montcalm</b>	Sécuriser les intersections et celles près des écoles	<p>Le mémoire présente des recommandations pour les points suivants :</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1- Aménager plusieurs intersections surélevées dans le quartier pour ralentir la circulation automobile <ul style="list-style-type: none"> <li>• Secteur de Père-Marquette : (Belvédère, Des Braves, De Bougainville, Brown, Casot, Manrèse, Des Érables)</li> <li>• Secteur de Fraser : (De Bougainville, Brown, Moncton, Des Érables)</li> <li>• Secteur Crémazie : (Manrèse, Des Érables, Salaberry)</li> <li>• Secteur Salaberry : (Fraser et Maisonneuve)</li> </ul> </li> <li>2- Aménager un trottoir élargi près de l'école primaire Anne-Hébert <ul style="list-style-type: none"> <li>• Élargir le trottoir sur l'avenue Brown de l'équivalent d'une voie de circulation automobile, entre la rue Père-Marquette et le chemin Ste-Foy;</li> <li>• Planter des arbres d'alignement qui sépare l'espace pour les piétons de celui pour les véhicules motorisés afin de créer une barrière protectrice, de réduire la largeur perçue de la rue, de réduire la vitesse des automobiles et d'améliorer la qualité de l'air.</li> </ul> </li> <li>3- Sécuriser la voie cyclable et piétonne près du Centre Frédéric Back <ul style="list-style-type: none"> <li>• Faire du marquage au sol par des bandes jaunes, les passages piétons et cyclistes pour renforcer la sécurité du secteur.</li> <li>• Ajouter un panneau clignotant indiquant leur passage ou un seuil de ralentissement pour réduire la circulation automobile;</li> <li>• Interdire le stationnement sur l'avenue Cartier aux abords de la ruelle menant au Centre Frédéric Back.</li> </ul> </li> </ol>
5.	<b>Conseil de quartier de Vanier</b>	Renforcer la sécurité pour les personnes les plus vulnérables (personnes âgées et à mobilité réduite) et	<p>Le mémoire fait part des préoccupations additionnelles du conseil de quartier de Vanier relativement au document « Projet de Stratégie en sécurité 2025-2029 ».</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Souhaite obtenir la liste des critères d'implantation des zones pour âgés;</li> </ul>

#	Organisme	Thématiques abordées	Résumé
		finaliser les corridors scolaires.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Les feux pourraient être déclenchés automatiquement entre 8h et 18h tous les jours;</li> <li>• La durée des traverses piétonnes doit être prolongée à l'ensemble des feux sur le territoire de la ville, et ce, dans un délai raisonnable.</li> <li>• L'ajout de mobilier urbain doit être privilégié;</li> <li>• Le concept des îlots de refuges est très intéressant, mais les boutons pour activer le feu piéton doivent y être installés sur les deux axes de l'intersection;</li> <li>• La stratégie de communication est importante pour faire des rappels sur les pratiques sécuritaires à adopter. Elle doit également se faire sous différents modes, pas uniquement sur le site web de la Ville;</li> <li>• Prévenir les collisions à l'intersection Hamel/Marie-de-L'Incarnation/Plante doit être priorisé, car elle est accidentogène;</li> <li>• Sensibiliser la population aux angles morts avec tous les véhicules en organisant des séances d'information durant la période estivale;</li> <li>• Les seuils de ralentissement «doux» devraient être plus souvent utilisés sur les rues résidentielles ou par du marquage au sol pour les flèches alors qu'à proximité des écoles, ils pourraient être plus prononcés;</li> <li>• Étendre les limites de vitesse à 30km/h sur une plus grande étendue autour des écoles;</li> <li>• Favoriser l'éducation à la sécurité routière des jeunes dès le primaire;</li> <li>• Aménager un réseau cyclable à proximité des écoles primaires;</li> <li>• Favoriser un accompagnement des parents, notamment auprès de familles immigrantes.</li> </ul>
6.	<b>Jonathan Gaumond-Roy</b>	Cycle des feux de circulation	<p>Dans son commentaire, le citoyen déplore l'iniquité des cycles des feux de circulation pour les automobilistes et les piétons.</p> <p>Aux intersections, les véhicules ont toujours leur temps régulier prévu dans le cycle des feux de circulation alors que les piétons doivent demander un droit de passage s'ils le demandent trop tard dans le cycle. Cela s'applique également en dehors des heures de pointe. Certes, les feux piétons sont protégés 100% du temps qu'ils sont activés et cela est très important et apprécié.</p>
7.	<b>Jean Labreche</b>	Conditions hivernales dans les quartiers résidentiels	<p>Le résidant du quartier Lebourgneuf souhaite sensibiliser la Ville aux enjeux que vivent les personnes qui habitent dans les quartiers résidentiels où il n'y a souvent pas de trottoir. Ainsi, durant l'hiver, le manque de trottoir et les problèmes de déneigement peuvent provoquer des accidents ou des chutes pour les piétons. Le citoyen propose également qu'un chemin pour piétons dans les rues soit déneigé et entretenu comme c'est le cas pour un trottoir.</p>

#	Organisme	Thématiques abordées	Résumé
8.	Paul Mackay		<p>Le mémoire soulève les pistes de réflexion sur les thématiques suivantes :</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Sécurité des écoliers <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Pour l'objectif de zéro collision mortelle, une évaluation plus complète qui inclut les collisions graves permettrait une meilleure vision de la sécurité autour des écoles;</li> <li>▪ Une délimitation stable et précise des zones qui se trouvent autour des écoles permettrait d'établir une meilleure évaluation des mesures mises en place;</li> <li>▪ Il est essentiel de réaménagement des rues autour des écoles.</li> </ul> </li> <li>2. Sécurité des aînés <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ La construction de refuge est une excellente idée. Il est toutefois important de veiller à ce que les refuges soient suffisamment larges pour y installer la paire de plaque podotactile avec un espace entre elles d'au moins 2 mètres de largeur.</li> <li>▪ L'aménagement de mobiliers urbains est une excellente solution. La disponibilité de toilettes accessibles au public est un élément à considérer pour renforcer le confort des aînés;</li> <li>▪ Il importe de préciser les mesures d'apaisement et la mise à niveau des trottoirs;</li> <li>▪ Établir une collecte systématique de données concernant les chutes de piétons sur les trottoirs et sur la chaussée, ainsi que les collisions entre les piétons et les cyclistes;</li> <li>▪ Maintenir des arrêts d'autobus près des résidences pour aînés pour les encourager à utiliser le transport en commun.</li> </ul> </li> <li>3. Sécurité des artères <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Connaître les mesures qui ont donné des résultats positifs ou négatifs concernant la réalisation des 32 projets de corrections de sites accidentogènes ainsi que la réduction des limites de vitesse;</li> <li>▪ L'adoption du Guide de conception des rues de Québec doit faire l'objet d'une consultation citoyenne;</li> </ul> </li> <li>4. Micromobilité et cohabitation <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Réfléchir aux modifications de la géométrie routière pour intégrer la micromobilité et les contraintes à imposer aux usagers de ce mode de transport.</li> </ul> </li> <li>5. L'accessibilité universelle dans les chantiers de construction <ul style="list-style-type: none"> <li>• Garantir l'accessibilité universelle lors des chantiers de construction conformément aux exigences du Guide pratique d'accessibilité universelle.</li> </ul> </li> </ol>

#	Organisme	Thématiques abordées	Résumé
9.	<b>Pas un mort de plus (Annie Mathieu et Ann-Julie Rhéaume)</b>	Sécurisé des déplacements actifs vers l'école	<p>Le mémoire fait part de commentaires et des pistes de solutions tirées d'articles scientifiques et de leurs expériences concernant la sécurité routière aux abords des écoles.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Sécurité des écoliers <ul style="list-style-type: none"> <li>• Prioriser et préciser que les personnes les plus vulnérables sont les enfants.</li> </ul> </li> <li>2. Perception de sécurité <ul style="list-style-type: none"> <li>• Le succès de la stratégie de la sécurité routière devrait être mesuré via la part modale des transports actifs, pas seulement au nombre d'accidents recensés comme c'est le cas actuellement;</li> <li>• Outre les critères objectifs, il importe de poser des gestes qui renforcent le sentiment de sécurité et par conséquent, la perception des parents;</li> <li>• Il est essentiel de mettre les parents et les brigadiers scolaires au cœur de la stratégie.</li> </ul> </li> <li>3. Corridors scolaires – Trajectoires scolaires <ul style="list-style-type: none"> <li>• Considérer et sécuriser l'ensemble des trajectoires scolaires des élèves, pas seulement les corridors scolaires identifiés.</li> </ul> </li> <li>4. Mesures de modération de la vitesse – déneigement <ul style="list-style-type: none"> <li>• Intégrer la sécurité routière dans la politique de déneigement en amont de l'établissement des critères mise en œuvre des mesures de modération de la vitesse, afin que ceux-ci ne soient pas inutilement contraignants.</li> </ul> </li> <li>5. Communication <ul style="list-style-type: none"> <li>• Renforcer l'adhésion aux mesures qui rendent la ville sécuritaire et agréable pour les déplacements actifs;</li> <li>• Peu de latitude des actions possibles dans le cadre du programme de mobilisation à la sécurité routière, notamment pour les aménagements. Cette somme pourrait être mieux investie dans d'autres projets. Par exemple, avoir des chargés de trottibus par un employé de la Ville.</li> </ul> </li> </ol>
10.	<b>ROP03</b>	Accessibilité et sécurité pour les personnes handicapées	<p>L'organisme fait plusieurs recommandations :</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. En cohérence avec le plan de mobilité durable, référer clairement à la définition de la mobilité;</li> <li>2. En cohérence avec ses plans d'action en accessibilité universelle et les déclarations de ses élus, inscrire la réponse aux besoins des personnes handicapées au cœur de sa Stratégie;</li> <li>3. Prendre en compte la vulnérabilité des piétons handicapés et l'intégrer à sa Stratégie des actions spécifiques les concernant;</li> </ol>

#	Organisme	Thématiques abordées	Résumé
			<ol style="list-style-type: none"> <li>4. Inscrire la volonté de lutter contre la séclusion des personnes handicapées et le souci de leur spontanéité dans leurs déplacements dans sa Stratégie de sécurité routière;</li> <li>5. Isoler complètement les pistes cyclables de la zone empruntée par les piétons, et ce, en aménageant une séparation physique et contrastante facilement détectable par les personnes aveugles et malvoyantes;</li> <li>6. Procéder dès le printemps 2025 aux tests utilisateurs afin de valider la viabilité de la solution proposée par le STMI;</li> <li>7. Procéder dès le printemps 2025 aux tests sur les quais d'embarquement pour assurer un accès sécuritaire aux personnes handicapées au réseau de transport collectif;</li> <li>8. Mettre à niveau les aménagements cyclables actuels dès que les solutions auront été testées et validées sécuritaires par les personnes handicapées et leurs représentants;</li> <li>9. Documenter les conflits piétons-cyclistes, les quasi-accidents et les accidents, en se souciant des personnes handicapées, des aînées et des enfants;</li> <li>10. Respecter l'Arrêté ministériel sur les aides à la mobilité motorisées du MTMD afin de garantir les droits des personnes handicapées.</li> <li>11. Assurer un temps de traversée suffisant à toutes les intersections (<math>\leq 0,8</math> m/s);</li> <li>12. Installer systématiquement des dalles podotactiles et les inscrire dans les devis et appels d'offres;</li> <li>13. Intégrer des signaux sonores aux passages piétons dès leur implantation;</li> <li>14. Établir un processus clair pour accélérer l'installation de signaux sonores aux intersections;</li> <li>15. Maintenir une phase exclusive pour la plupart des intersections équipées de feux piétons;</li> <li>16. Renforcer les contrôles et l'imputabilité des entrepreneurs en cas de non-respect des notions d'accessibilité aux devis;</li> <li>17. Mettre en place des mesures systématiques d'évaluation de la qualité de ses cheminements piétonniers et s'assurer d'intervenir rapidement pour les réparer;</li> <li>18. Sensibiliser la population à signaler les bris ou autre entrave sur les cheminements piétonniers au 311;</li> <li>19. Obtenir une étude sur les chutes sur les trottoirs et assurer que les personnes handicapées soient un groupe cible de cette étude;</li> <li>20. Assurer un meilleur entretien durant les quatre saisons pour les trottoirs sécuritaires;</li> <li>21. Installer des bancs à tous les 60m sur les cheminements piétonniers;</li> <li>22. Renforcer les contrôles et l'imputabilité des entrepreneurs en cas de non-conformité à son Règlement lors d'occupation de la voie publique lors des travaux;</li> </ol>

#	Organisme	Thématiques abordées	Résumé
			<p>23. Réglementer le dépôt des ordures sur les trottoirs afin d'éviter qu'elles soient des entraves aux déplacements;</p> <p>24. Améliorer les contrôles et les interventions sur la voirie afin d'assurer l'accessibilité de la chaîne de déplacement;</p> <p>25. Évaluer la Politique de déneigement en considérant les conséquences sur la sécurité des personnes handicapées;</p> <p>26. Établir les conditions favorables de déneigement aux intersections où cohabitent des voies cyclables;</p> <p>27. Inscrire le transport adapté comme partie prenante de la sécurité routière en éliminant des entraves permettant un service porte à porte et par l'aménagement de zones débarcadères.</p>
11.	<b>Solidarité Familles</b>	Collaboration pour le volet micromobilité et cohabitation	Demande de rencontre
12.	<b>Table de concertation vélo des conseils de quartier (TCV)</b>	Sécuriser les cyclistes	<p>En 2024, la TCV a déposé un mémoire dans le cadre de la consultation sur la Stratégie routière, mais les sujets présentés n'ont pas été retenus dans la stratégie. La TCV réitère donc l'importance de considérer les éléments suivants :</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Besoin d'infrastructures sécuritaires <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Entretien des liens routiers non-désignés, mais fréquentés par les cyclistes;</li> <li>▪ Maintien des actifs pour la sécurité des usagers;</li> <li>▪ Conception des pistes;</li> <li>▪ Élimination de l'obstruction et l'utilisation illégale des pistes cyclables</li> </ul> </li> <li>2. La révision de l'utilité des îlots ralentisseurs et de leur conception s'ils sont maintenus;</li> <li>3. La configuration des intersections pour sécuriser tous les modes des transports <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Les feux piétons semi-protégés et les feux cyclistes</li> <li>▪ Le virage à droite aux feux rouge</li> <li>▪ Les intersections à la hollandaise</li> <li>▪ L'arrêt Idaho</li> </ul> </li> <li>4. La sécurisation des trajets cyclistes autour des écoles et des infrastructures</li> <li>5. La sécurisation des voies locale dans les quartiers servant de «dernier kilomètre»;</li> <li>6. L'agrandissement du réseau cyclable quatre saisons et le prolongement de la saison cyclable sur le réseau général <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Le marquage intégré à la chaussée</li> </ul> </li> <li>7. La sécurisation des chantiers</li> </ol>

#	Organisme	Thématiques abordées	Résumé
			8. La gestion de la micromobilité et de la cohabitation 9. La croissance de la taille des véhicules automobiles
13.	<b>Université Laval</b>	La collaboration pour renforcer les déplacements sécuritaires au sein et à l'extérieur du campus	<p>Le mémoire vise à réaffirmer la volonté de l'Université Laval de collaborer avec la Ville et les différents partenaires pour améliorer les déplacements sécuritaires vers et au sein du campus, en plus de renforcer les liens avec les quartiers avoisinants. Afin d'assurer un meilleur confort et une plus grande sécurité, le développement du transport collectif et l'aménagement d'infrastructures piétonnes et cyclables ainsi que des voies de circulation sont nécessaires à l'atteinte de cet objectif.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1- Transformer l'axe Robert-Bourassa en boulevard urbain pour sa portion située entre le chemin Sainte-Foy et le boulevard Laurier;</li> <li>2- Améliorer l'entrée sud du Campus en collaboration pour un réaménagement optimal.</li> </ol>
14.	<b>Groupe citoyen du Vieux-Bourg Sud/Éverell (Yvan Tessier)</b>	Améliorer la qualité de vie du quartier	<p>Le mémoire présente les enjeux actuels que vivent les personnes les moins nanties du quartier et propose des pistes de réflexion afin d'améliorer la situation :</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1- Bonifier l'offre de transport collectif             <ul style="list-style-type: none"> <li>• Améliorer la fréquence et la régularité des autobus desservant le quartier;</li> <li>• Élargir l'offre du Flexibus à tout le secteur au sud de la falaise le long du boulevard Saint-Anne</li> </ul> </li> <li>2- Encourager les services de proximité             <ul style="list-style-type: none"> <li>• Soutenir le développement de commerces de proximité dans ce secteur;</li> <li>• La construction d'espaces collectifs soit planifiée dans le développement du quartier;</li> <li>• Offrir des activités sportives et de loisirs dans le secteur.</li> </ul> </li> <li>3- Renforcer la sécurité des piétons             <ul style="list-style-type: none"> <li>• Aménager plus de passages piétonniers, en particulier aux points d'entrée de l'autoroute et qu'ils soient dotés de signaux sonores;</li> <li>• Entretenir les trottoirs et contrôler la vitesse des voitures;</li> <li>• Définir et aménager les corridors cyclables sécurisés, notamment pour se rendre aux écoles;</li> <li>• Réduire les délais d'intervention de la police et des pompiers.</li> </ul> </li> </ol>