

Nouveau lien cyclable du chemin Sainte-Foy

Compte-rendu de la rencontre-bilan avec les citoyens (commerçants, institutions et organismes) sur le lien cyclable du chemin Sainte-Foy tenue le 1^{er} décembre 2023

Déposé à l'équipe de projet Vélo cité de la Ville de Québec

Mars 2024

Rencontre-bilan avec les commerçants, institutions et organismes sur le lien cyclable du chemin Sainte-Foy

Activité de participation publique



Séance d'information et d'échanges

Date et heure

Vendredi 1^{er} décembre 2023, à 9 h

Lieu

En ligne

Déroulement de l'activité

1. Accueil et présentation des intervenants;
2. Présentation du déroulement de la rencontre;
3. Mot de bienvenue de Mme Catherine Vallières-Roland;
4. Présentation du bilan de l'implantation du nouveau lien cyclable sur le chemin Sainte-Foy;
5. Période de questions et commentaires du public;
6. Mot de la fin et clôture de la séance.

Activité réalisée à la demande de :

Direction générale

Projet

Secteur concerné

Quartiers de Montcalm et de Saint-Sacrement

Description du projet

La Ville a annoncé le [4 avril 2023](#) l'aménagement d'une nouvelle voie cyclable sur le chemin Sainte-Foy entre les avenues de Vimy et des Érables. Ce nouveau lien cyclable a été inauguré à l'automne 2023. Ce projet s'inscrit dans la volonté de la Ville d'accélérer le déploiement de son réseau cyclable et de mettre en place des projets qui pourront évoluer dans le temps. En raison de son fort potentiel, le chemin Sainte-Foy a été sélectionné pour devenir un [corridor Vélo cité](#) dans le futur.

Documentation disponible sur le site Internet de la Ville de Québec

[Participation citoyenne — Nouveau lien cyclable — Chemin Sainte-Foy \(quebec.qc.ca\)](#)

Participation

Conseillers municipaux

- M^{me} Catherine Vallières-Roland, membre du comité exécutif, conseillère municipale du district de Montcalm-Saint-Sacrement
- M. Pierre-Luc Lachance, vice-président du comité exécutif responsable de la mobilité et de la sécurité routière, conseiller municipal du district de Saint-Roch–Saint-Sauveur

Personnes-ressources

- M. David O'Brien, directeur de projet – Mobilité, Direction générale
- M^{me} Karine Chalifoux, architecte-paysagiste, équipe Vélo cité
- M^{me} Véronique Samson, conseillère en planification du transport, Service de la planification de l'aménagement et de l'environnement

Animation de la rencontre

- M^{me} Marie Lagier, cheffe d'équipe - consultations publiques, Service des relations citoyennes et des communications

Nombre de participants

26

Nombre d'interventions

13

Questions et commentaires des citoyens

A) Questions et commentaires exprimés verbalement

• **Intervention 1 — représentante de la librairie :**

La participante remercie la Ville pour la présentation et le projet auquel elle est très favorable. Elle mentionne que beaucoup de gens ayant fréquenté les commerces cet été sont venus à vélo plutôt qu'en auto.

Soulignant la présence de supports à vélo, elle se questionne sur les moyens qui encourageraient davantage la visite des commerces par les cyclistes. Elle demande si quelqu'un pourrait étudier ce qui s'est fait ailleurs, notamment en matière de sensibilisation et de promotion auprès des communautés cyclistes.

Réponse de la Ville :

Les infrastructures sont un premier pas pour accueillir les cyclistes, toutefois la Ville reconnaît qu'il reste du travail à faire pour inciter les gens circulant à vélo à visiter les commerces. Elle souhaite travailler avec le regroupement des gens d'affaires du secteur notamment pour voir comment mieux diffuser l'information. Il existe des programmes à la Ville de Québec par le biais du Plan commerce. La Ville est prête à appuyer la communauté des gens d'affaires pour aider à mieux rejoindre la clientèle des cyclistes. Elle est très ouverte à recevoir des projets en ce sens.

• **Intervention 2 — représentante de la pharmacie Familiprix :**

La commerçante qui vit et travaille dans le quartier observe une réalité différente des données présentées. Selon elle, ces données ne sont pas représentatives puisque l'utilisation du vélo a beaucoup changé depuis 2016. De même, l'achalandage au mois d'août n'est pas représentatif de l'achalandage actuel.

Elle mentionne que :

- La piste cyclable est très peu utilisée depuis le mois d'octobre;
- Les stationnements de la Caisse populaire ne sont pas surveillés et sont toujours complets, tout comme les débarcadères devant la SAQ;
- Les gens ne viennent pas à la pharmacie à vélo;
- Elle perd tous les jours des clients pour qui l'accès à la pharmacie est devenu trop difficile;
- Le stationnement de la Caisse ne répond pas aux besoins des commerces;
- Il y a toujours eu des locaux vacants sur le chemin Sainte-Foy. C'est la première fois en 2023 qu'ils sont tous occupés;
- Elle regrette l'aménagement de la piste cyclable, elle craint que certains commerces ne puissent pas survivre;

- Elle considère que l'évaluation des transactions ne permettra pas de donner un portrait réel de la situation des commerces.

La commerçante souhaite le retrait de la piste cyclable avant que les commerces ne ferment. Elle ajoute que la piste cyclable sur la rue de Callières est encore très achalandée et satisfait de nombreux cyclistes.

Réponse de la Ville :

La Ville prend acte des préoccupations de la commerçante. Toutefois, il n'est pas question de retourner en arrière; le lien cyclable est un projet souhaité. Celui-ci est transitoire et sera bonifié.

- **Données :** Bien que les données recueillies représentent une certaine période, elles permettent des constats et la poursuite d'améliorations. Elles permettent de bien mesurer et à ce titre, la Ville installera dans les prochains mois, un compteur de piétons, de véhicules et de vélos pour mesurer les impacts en continu. Les données sont importantes pour la justification; celles présentées aujourd'hui sont pertinentes.
- **Débarcadères :** La Ville constate qu'ils sont bien utilisés. Les données présentées sont des moyennes. Il est normal que les espaces soient utilisés, c'est pour cela qu'ils sont mis en place. Ils permettent du roulement, ce qui favorise l'accès aux différents commerces. La Ville souhaite que ces endroits demeurent accessibles et que d'autres soient mis en place pour faciliter la fréquentation des commerces.
- **Piste cyclable :** La piste cyclable va demeurer. Elle sera même bonifiée et sécurisée. Elle est là pour favoriser une vitalité et encourager la mobilité active de façon plus marquée dans l'avenir. C'est un outil précieux en ce sens. La Ville souhaite également permettre aux commerçants de mieux capitaliser sur l'augmentation de son achalandage.

- **Intervention 3 — membre du comité de transport du conseil de quartier de Montcalm :**

L'intervenant souhaite savoir si les bollards retirés à l'approche de l'hiver seront réinstallés, en totalité ou en partie, au printemps prochain.

Il souligne que :

- La quantité de bollards installés cette année a permis aux automobilistes de comprendre qu'ils ne doivent pas stationner dans la voie cyclable; à cet effet, il ne serait peut-être pas nécessaire de réinstaller tous les bollards retirés;
- Le retrait des bollards faciliterait la circulation de camions d'urgence notamment dans les cas où il y a de la congestion dans les deux directions puisque, malgré la

préemption des feux, vider une voie de ses véhicules prend du temps tandis que le véhicule d'urgence, lui, se déplace rapidement.

Le citoyen témoigne ensuite d'une situation et explique que des autos ont pu se ranger dans la voie cyclable grâce au retrait des bollards, alors que les véhicules d'urgence (pompiers et police) descendaient l'avenue Murray.

Le citoyen suggère de réfléchir au nombre et à l'emplacement des bollards à conserver.

Réponse de la Ville :

Le retrait de bollards en hiver sert à faciliter le déneigement de la piste;

La Ville est consciente que cela occasionne une augmentation du stationnement dans la piste. Elle précise que les équipes travaillent actuellement à trouver le bon équilibre pour favoriser le déneigement et la praticabilité du lien cyclable en hiver tout en continuant à préserver la sécurité des piétons;

La Ville prévoit réinstaller les bollards au printemps. Toutefois, certains ajustements concernant le positionnement des bollards pourraient être faits.

La Ville mentionne être en contact avec les équipes de services d'urgence ainsi qu'avec les ambulanciers des différents hôpitaux sur le parcours pour s'assurer qu'il n'y a pas de danger. Jusqu'à présent, il n'a pas été soulevé d'enjeu relatif à la circulation et à l'accessibilité de ces services. Un suivi serré avec ces équipes aura lieu afin de s'assurer que tout est en ordre. Des modifications nécessaires pour faciliter leur passage pourront être faites au besoin.

Le participant fait remarquer qu'on entend davantage les sirènes que par le passé. Il mentionne que les services d'urgence utilisent les sirènes lorsque le passage est plus difficile et que c'est un élément à considérer.

Réponse de la Ville :

La Ville prend note de la remarque et remercie le citoyen.

• **Intervention 4 — représentante de la clinique de chirurgie esthétique :**

La participante souhaite connaître le temps de trajet pour accéder au chemin Sainte-Foy depuis l'avenue Saint-Sacrement et la Côte de la Pente-Douce.

Réponse de la Ville :

Les équipes disposent de certaines données pour la Côte de la Pente-Douce et des relevés sont effectués à la hauteur du boulevard de l'Entente. La Ville est en attente de la réception de ces données.

- **Intervention 5 — représentante de la pharmacie Familiprix :**

La participante souhaite savoir s'il est possible de bénéficier d'un crédit de taxes pour compenser une diminution du chiffre d'affaires.

La perte de plusieurs clients depuis l'aménagement de la piste cyclable l'inquiète. D'autres commerces du secteur seraient aussi en perte de clientèle, car la nature des activités commerciales n'est pas adaptée au déplacement à vélo (fleuriste, SAQ, lunetterie). Ces commerces ont pourtant pignon sur rue depuis de nombreuses années.

Des travaux en cours dans une des banques mettent plus de pression sur les stationnements situés à l'arrière (anciennement avec parcomètres) qui sont pleins de 5 h 30 à 17 h. Les clients ne viennent pas à la pharmacie à vélo avec un bébé malade, par exemple. Pour des personnes en insuffisance respiratoire, le stationnement de la Caisse est trop éloigné.

La participante négocie avec l'église pour obtenir un espace de stationnement, mais celle-ci refuse de louer un espace dans la partie supérieure du stationnement tant que les pourparlers en cours avec la Ville n'auront pas abouti. Pour les clients essouffés, un stationnement dans la partie inférieure n'est pas adapté à leur situation.

La citoyenne est prête à déboursier pour obtenir des espaces de stationnements adéquats qui seraient réservés aux clients de sa pharmacie. Elle mentionne avoir obtenu deux débarcadères à la suite de certaines démarches, toutefois ceux-ci seraient toujours occupés.

La situation est aussi problématique pour les employés qui descendent en Basse-Ville. Le temps de trajet a doublé pour s'y rendre en empruntant l'avenue Saint-Sacrement ou la Côte de la Pente-Douce.

Parmi les clients qui se déplacent à vélo, la majorité continue d'emprunter la piste située sur la rue de Callières parce qu'elle est jugée plus sécuritaire. Les cyclistes circulent vite sur le chemin Sainte-Foy forçant les familles avec de jeunes enfants à circuler plutôt sur le trottoir.

Quant aux personnes âgées qui profitent d'une place dans un débarcadère, elles sont stressées au moment d'ouvrir leur portière vu le non-respect des feux rouges par les cyclistes.

Elle considère que la piste cyclable ne fonctionne pas pour un commerce comme le sien même si cela peut représenter une opportunité d'achalandage supplémentaire pour d'autres types de commerce. La commerçante est peinée de perdre des clients de 30 ans.

Réponse de la Ville :

La Ville rappelle que les taxes sont associées aux services fournis par la Ville : la fourniture d'eau et de traitement de l'eau, la gestion des matières résiduelles, l'entretien

des rues et l'aménagement de la piste cyclable notamment. Ces services sont possibles grâce au paiement des taxes municipales.

- Soutien aux commerces : Comme annoncé dès le début du projet, la Ville a mis en place, par le regroupement des gens d'affaires, des programmes pour favoriser la publicité et la fréquentation des commerces de proximité. Ces programmes sont encore actifs.
- Stationnement : La Ville prend note des commentaires et veillera, de façon plus serrée, au respect des durées des stationnements de 120 minutes et des débarcadères. La Ville prend note également du besoin d'ajouter des stationnements dans le chemin Sainte-Foy, et précise travailler en ce sens. Elle se dit très sensible à la situation de la commerçante et cherche des solutions pour permettre le maintien de son commerce.
- Personnes à mobilité réduite : Les équipes sont au fait de la réalité des personnes à mobilité réduite. Cela fait partie des éléments considérés pour s'assurer que les stationnements répondent aux besoins des différentes clientèles. Un des objectifs de la rencontre était justement de vérifier si des besoins demeuraient malgré le fait que tous les stationnements ne sont pas utilisés à pleine capacité.

La Ville souligne l'importance d'entendre les participants lors de cette rencontre afin d'explorer d'autres possibilités. Quant au Conseil de la Fabrique, il n'y a pas de conflit avec la Ville. Des échanges ont lieu pour évaluer différentes possibilités relativement à des besoins identifiés par des commerçants. Comme il s'agit d'un terrain privé, les discussions avancent au rythme du Conseil de Fabrique, c'est pourquoi il n'y a pas encore d'entente.

• **Intervention 6 — représentante de l'école internationale de Saint-Sacrement :**

La participante remercie la Ville d'offrir aux citoyens la présentation de ce bilan, et l'occasion de poser des questions ou faire des commentaires. Elle mentionne qu'en regroupant les cyclistes qui ne respectent pas la signalisation et les opportunistes, on arrive à une proportion d'une personne sur quatre qui représente une certaine dangerosité pour les élèves.

Elle est particulièrement inquiète de la période entre 16 h et 17 h 30, car il n'y a pas de brigadier scolaire à cette période. Certains élèves de la 4^e à la 6^e année sont autorisés à quitter seuls autour de 16 h-16 h 15. Au moment de traverser, lorsque le feu est vert pour les piétons, les enfants traversent sans porter attention aux cyclistes alors que ces derniers ne marquent pas d'arrêt.

Elle sensibilise les jeunes, mais pense qu'il faut sensibiliser les cyclistes également. La situation la préoccupe d'autant plus qu'il fait noir actuellement à ces heures. Elle souhaite

que la Ville mette en place des mesures pour sensibiliser les cyclistes ou pour protéger les enfants, notamment par des brigadiers.

Réponse de la Ville :

L'usager le plus vulnérable est le piéton. L'équipe de mobilité active est consciente que la cohabitation n'est pas toujours fluide. La cohabitation entre les piétons et les cyclistes est primordiale.

En septembre dernier, Accès transports viables a mené une campagne de sensibilisation qui a montré une certaine efficacité. Actuellement l'équipe travaille au développement d'une campagne plus large sur la cohabitation entre les différents usagers (vélos, piétons et véhicules) pour septembre prochain.

La Ville prend note de la question sur la noirceur. Elle doit faire une réflexion sur la visibilité des cyclistes par les automobilistes, et également du respect des feux piétons. C'est un enjeu qui la préoccupe et sur lequel elle travaille afin de diffuser plus d'information.

Note : Une intervenante, dans le clavardage, mentionne que les vélos électriques (ÀVélo) ont tendance à circuler plus vite. La Ville travaille actuellement avec les équipes de ÀVélo pour développer une campagne de sensibilisation destinée à leurs abonnés visant le respect du feu piéton en particulier, et la vitesse sur les liens cyclables. Bien que ce ne soit pas encore visible sur le terrain, ce sont des éléments sur lesquels la Ville travaille.

• **Intervention 7 — représentant de la Caisse Desjardins du plateau Montcalm :**

Le participant fait référence à la page 16 de la présentation. Il aurait apprécié recevoir les données par plages horaires. Il observe des taux d'occupation bas entre 8 h et 9 h et entre 9 h et 10 h. De 10 h à 15 h, le taux serait davantage de l'ordre de 90-100 % dans les deux zones de stationnement (60 et 120 minutes). Cela illustre le besoin de stationnement de proximité pendant les heures de fréquentation des commerces.

Il suggère que des places soient ajoutées à d'autres endroits ou que certains paramètres soient revus afin de mieux répondre au besoin. Il suggère que les données soient présentées par plages horaires plutôt qu'un taux global pour la journée.

Réponse de la Ville :

Le type de présentation choisi par la Ville facilite la compréhension des données.

Un expert est sollicité afin de transmettre les données demandées au cours de la rencontre. La Ville a reçu les chiffres relatifs aux taux d'occupation par heure des stationnements de 60 et 90 minutes, situés à proximité de la Caisse Desjardins. Ils sont également affichés à l'écran et partagés dans le fil de discussion.

La Ville invite le participant à la contacter s'il a d'autres questions à ce sujet.

- **Intervention 8 — représentante de la clinique de chirurgie esthétique :**

La participante mentionne que :

- Des employés arrivent en retard à leur rendez-vous avec des clients;
- Elle est surprise que les statistiques ne fassent pas état de davantage d'accidents puisqu'elle en constate fréquemment;
- La vitesse des vélos est critique et les cyclistes semblent offusqués de rencontrer des piétons.

Elle pense que les campagnes de sensibilisation ne rejoignent pas beaucoup les utilisateurs. Des gens se rendant à l'hôpital Saint-Sacrement ont eu des incidents alors qu'ils étaient stressés et qu'ils n'étaient pas habitués à la nouvelle signalisation.

Elle suggère de simplifier la signalisation pour prioriser celle qui est importante, car il y en a trop et cela entraîne de la confusion. Elle aimerait connaître l'avis des ambulanciers. Elle ajoute que les nombreux bollards qui délimitent la piste cyclable sont dangereux pour les piétons, les cyclistes et les automobilistes.

Réponse de la Ville :

Les accidents sont compilés à partir du moment où un appel est logé au 911 et qu'il y a une intervention policière. Pour qu'une donnée statistique soit générée, il faut que l'accident soit rapporté et qu'une carte d'appel soit ouverte au 911.

La Ville est consciente que d'autres incidents se sont produits. Elle a reçu plusieurs témoignages, toutefois ceux-ci n'ont pas fait l'objet d'un appel au 911. En conséquence, il n'y a pas de données. Ces situations sont souvent des collisions légères, sans blessé, alors personne n'appelle la police ni ne déclare l'accident. Comme l'information n'est pas transmise, les services ne sont pas au courant. Puisqu'il n'y a pas de rapport policier de l'accident, la SAAQ ne reçoit pas non plus l'information.

Afin d'avoir un portrait clair, la Ville invite les citoyens à déclarer leur accident pour que l'ensemble des acteurs — la Ville et la SAAQ — puisse recueillir la donnée.

L'accident qui a été rapporté a eu lieu tout près de l'hôpital Saint-Sacrement entre une cycliste et un automobiliste.

- Vitesse des vélos : La Ville travaille avec Capitale Mobilité (qui exploite les ÀVélo) pour faire de la diffusion d'information et sensibiliser les usagers.
- Retard des employés liés à la congestion automobile : Les équipes sont conscientes du goulot d'étranglement entre l'avenue Chouinard et l'avenue Calixa-Lavallée. Il est possible que cette situation impacte le déplacement des employés. Les équipes revoient la programmation des feux pour améliorer la fluidité sur cet axe. Elles espèrent voir prochainement une amélioration sur le terrain.

- Ambulances : Les équipes sont en contact avec l'équipe du CHU qui gère les ambulances. Ils n'ont pas rapporté d'enjeu particulier. La Ville vérifiera auprès d'eux s'ils ont simplement choisi de ne pas en faire part puisque ce point a été rapporté également hier lors de la séance citoyenne. Le chemin Sainte-Foy est un axe « à la vie », il est donc essentiel que les ambulances et les pompiers puissent toujours y circuler.

La participante précise que le comportement des cyclistes, des automobilistes et des piétons est dangereux. En situation d'urgence, les automobilistes sont obligés de se ranger sur la piste cyclable pour laisser passer l'ambulance. Elle trouve cela dangereux.

Réponse de la Ville :

Le positionnement des bollards et de la zone tampon a été envisagé de sorte que les automobilistes puissent prendre place à la limite extérieure des bollards et qu'il y ait assez d'espace pour le passage de l'ambulance au centre de la chaussée. Les équipes en parleront avec l'équipe du CHU, cependant ceci a été prévu dans le design initial de l'aménagement.

La participante ajoute qu'en situation de congestion, toutes les autos ne peuvent se ranger dans la piste cyclable.

Réponse de la Ville :

Les voitures ne sont pas censées s'y loger. Elles doivent se trouver dans la zone tampon.

La participante mentionne que dans le feu de l'action, les automobilistes prennent rapidement une décision [NDLR : ils ne portent pas attention qu'ils se trouvent dans la zone tampon ou dans la piste cyclable].

Réponse de la Ville :

La Ville prend note du commentaire.

• Intervention 9 — président du conseil de quartier de Saint-Sacrement :

Le participant remercie les personnes de l'assemblée pour leur participation, et souligne que la Ville prend des mesures pour réaliser un suivi, et en informer le plus de gens possible.

Il souhaite que des rencontres similaires soient tenues au printemps. Il ajoute que le conseil de quartier fera un point sur cette rencontre lors de la prochaine assemblée mensuelle du conseil de quartier, le 12 décembre 2023. Il invite les participants à lui faire part de leurs questions ou commentaires.

Réponse de la Ville :

Si les participants ont des questions ou des commentaires, il est important de les transmettre à la Ville par l'intermédiaire du 311 puisque c'est le moyen pour acheminer les demandes directement aux équipes concernées (Ex. : lien cyclable, déneigement, transport, circulation, etc.).

La Ville invite les participants membres de l'Association des gens d'affaires du secteur à partager leurs préoccupations, commentaires ou questions avec leur association. C'est un canal de communication important pour la Ville.

Elle encourage également ceux qui ne sont pas encore membre de l'association à l'envisager, car le projet de piste cyclable s'insère dans une vision plus large de redynamisation de l'artère commerciale. Dans ce contexte, les discussions relatives à l'aménagement, aux activités que nous avons commencé à organiser pour amener de l'achalandage dans les commerces et à la requalification de l'église du Très-Saint-Sacrement.

La Ville espère que ces projets entraîneront des répercussions positives pour les commerçants et les citoyens du quartier, et souligne que l'association demeure un partenaire important.

- **Intervention 10 — membre du comité de transport du conseil de quartier de Montcalm :**

Le participant revient sur la question des feux cyclistes abordée la veille en séance publique. Il rappelle la réponse fournie par la Ville selon laquelle la taille des feux est régie par le tome V sur la signalisation.

Après consultation du tome V, le citoyen mentionne qu'il est possible de mettre en place des lentilles rondes de 200 ou 300 mm. Il souhaite connaître la taille de lentilles choisies. Si les lentilles sont présentement de 300 mm, il suggère d'augmenter la luminosité du feu pour en améliorer la visibilité. Il précise que sur un feu cycliste, la lumière apparaît seulement à l'intérieur de la silhouette d'un cycliste et non dans l'ensemble de la lentille.

Relativement à l'interdiction de virage à gauche pour les cyclistes et à la manœuvre en deux temps qui consiste à se rendre d'abord sur la rue transversale pour ensuite traverser : dans le quartier Montcalm, l'intersection de l'avenue Désy et du chemin Sainte-Foy, par sa configuration en T, ne permet pas de faire le virage en deux temps. C'est le cas également à l'avenue de l'Alverne. Au croisement de l'avenue Désy, il y a une voie de virage à gauche pour les voitures. Il suggère alors d'y permettre également le virage des cyclistes considérant que le virage en deux temps est impossible.

Il poursuit sur le comptage des cyclistes et fait remarquer que celui-ci a été fait jusqu'au 6 septembre. À cette même période, le corridor cyclable sur Père-Marquette n'était pas disponible pour cause de travaux et que la circulation était déviée vers le chemin Sainte-Foy. Il suggère donc de reprendre des comptages. Il demande si la caméra prévue pour

effectuer les comptages à la hauteur de la rue Marguerite Bourgeoys pourrait également analyser les conflits entre les différents usagers.

Réponse de la Ville :

Les lentilles de 300 mm sont celles des feux des automobiles ou autobus. Celles de 200 mm sont pour les feux cyclistes. C'est la norme. Les experts indiquent qu'ils étudient un moyen de mettre les feux cyclistes en avant tout en conservant une lentille normée. Ils sont conscients de ce problème. Cette question pourra toutefois être transmise aux ingénieurs du service des transports qui pourront faire la vérification. Il y a un dessin normalisé au tome V, chapitre 8.

La Ville prend note de la suggestion d'autoriser le virage à gauche à l'intersection de l'avenue Désy. Le virage en deux temps a été privilégié aux intersections où un réseau cyclable existe sur la voie transversale au chemin Sainte-Foy. C'est pourquoi les intersections avec les avenues Désy et de l'Alverne n'ont pas été traitées dans cette phase.

La caméra qui sera installée au croisement de l'avenue Marguerite-Bourgeoys ne permettra pas de relever les conflits. Seuls les passages pourront être comptabilisés.

Comptages sur Père-Marquette : Les compteurs sont permanents, donc des données rentrent en permanence. Les caméras, sur le chemin Sainte-Foy, seront aussi permanentes. L'avenue Père-Marquette n'était pas fermée. Il y avait une ou deux entraves pour lesquelles des détours cyclistes étaient prévus. Il est donc possible qu'aux endroits précis des entraves il y ait eu des débordements sur le chemin Sainte-Foy. Les cyclistes ont peut-être voulu éviter les détours à ces endroits, mais le corridor n'était pas fermé. La Ville suit de près l'achalandage du corridor cyclable Père-Marquette ; des données entrent en continu, elle est bien au fait de la situation.

Le citoyen ajoute qu'une des entraves en question, à la hauteur de Père-Albanel, permettait le passage des cyclistes, à condition qu'ils descendent de leur vélo pour circuler sur le trottoir. Ceci les horripile. C'était donc une entrave majeure.

• **Intervention 11 — représentant de la boulangerie La Boule Miche :**

Le participant mentionne que plusieurs services de livraison (UPS, Purolator, Fedex) continuent de se stationner dans la piste cyclable.

Réponse de la Ville :

La Ville travaille avec le service de police et les agents de stationnement. Les policiers étaient très présents cet automne et lors des dernières semaines dans le chemin Sainte-Foy. Leur présence va se poursuivre. Il y a de la sensibilisation et de la prévention, mais également de l'intervention lorsque c'est nécessaire pour que le message soit compris.

Les équipes sont conscientes de l'enjeu et sont en action sur le terrain.

- **Intervention 12** : *Mention par clavardage à propos* du stationnement dans l'avenue Père-Pelletier

Réponse de la Ville :

Il y a actuellement du stationnement 60 minutes dans l'avenue Père-Pelletier.

Les équipes ont reçu plusieurs demandes, autant pour une transformation en débarcadères que pour le maintien du stationnement 60 minutes (de 9 h à 17 h, du lundi au vendredi) dépendamment des besoins des différents commerces. C'est actuellement en analyse.

Il faut noter que les taux d'occupation dans l'avenue Père-Pelletier sont assez minimes, quel que soit le moment de la journée. Cette information peut être pertinente à transmettre aux clients. Il s'agit de la rue perpendiculaire au chemin Sainte-Foy qui se trouve à l'angle de la station-service et de l'église, avec un feu piéton prioritaire. C'est donc une rue où peuvent stationner les clients du fleuriste, de Familiprix et de la SAQ.

- **Intervention 13 — membre du comité de transport du conseil de quartier de Montcalm :**

Le participant suggère de clarifier les règles s'appliquant aux cyclistes qui passent sur les feux piétons. Le code de la sécurité routière indique qu'ils ont le droit de passer sur un feu piéton en cédant la priorité aux piétons. Mais le code ne prévoit pas quel comportement adopter lorsqu'il y a aussi un feu cycliste. Le participant souhaite savoir quel usager a la priorité dans le cas où il y aurait, à une même intersection, un feu piéton vert et un feu cycliste rouge en même temps.

Réponse de la Ville :

La Ville suit les règles fixées par le ministère des Transports. Il y a des éléments à clarifier considérant qu'actuellement les cyclistes ont le droit de prendre le feu piéton à condition de céder la priorité aux piétons avant de s'engager ; ils ont le droit d'utiliser les feux automobiles et ils sont prioritaires sur les feux cyclistes. Cette situation engendre de la confusion. La Ville en est consciente et partage la préoccupation du participant.

Le participant mentionne que lors d'opérations de déneigement des entrées charretières, il arrive que de la neige s'accumule dans la piste cyclable. Il suggère à la Ville de surveiller cela.

Réponse de la Ville :

Les équipes sont au fait de cette situation et travaillent avec les collègues du déneigement sur cet enjeu.

Le participant rappelle que la Ville a indiqué vouloir augmenter le marquage vert.

Il précise que le tome V du règlement sur la signalisation routière du ministère des Transports prévoit un usage très restreint du marquage vert : il sert à identifier un sas d'approche pour les vélos. Or, la Ville a un usage du marquage vert qui dépasse ce qui est prévu par le tome V. Il suggère à la Ville de faire des représentations auprès du ministère des Transports pour permettre d'autres situations où appliquer le marquage vert.

Réponse de la Ville :

Des représentations sont en cours à cet effet avec les villes de Montréal et de Laval. Il s'agit de normes ontariennes dans ce cas-ci.

Le participant souligne que la sécurité des personnes malvoyantes est essentielle dans le cadre de l'aménagement d'une plateforme d'embarquement pour les bus devant l'école Anne-Hébert. Il mentionne que cet aménagement requiert un espace suffisant sur lequel installer des dalles podotactiles. Il souligne qu'il y a au moins une élève aveugle à l'école Anne-Hébert. Considérant que l'espace est limité, il mentionne que ce ne sera pas un projet facile.

Réponse de la Ville :

Les équipes sont en lien avec la Table en accessibilité universelle qui regroupe différents organismes ressources de la région pour des gens vivant avec des handicaps. Les équipes ont des objectifs de sorties terrain et de validation des plans qui ont déjà été bonifiés à la suite d'une rencontre. Des dalles podotactiles sont effectivement prévues. Le participant suggère d'aller au-delà de la Table qui selon lui connaît peu les plaques podotactiles. Il fait remarquer que certaines municipalités en ont installé depuis longtemps et qu'il faut profiter de leur expérience.

Il souligne l'ajout de six places réservées pour les parents fréquentant la garderie qui jouxte l'école Anne-Hébert et félicite la Ville de cet ajustement réalisé en cours de projet.

Il mentionne que l'interdiction de virage à gauche, lorsqu'on circule en direction est, occasionne un long détour. Il mentionne également que cette situation a tendance à détourner la circulation vers le boulevard de l'Entente alors que l'intersection entre le boulevard et l'avenue Saint-Sacrement est problématique du fait du manque de visibilité. Il suggère que la Ville se penche sur cet enjeu.

Réponse de la Ville :

Des comptages sont prévus prochainement dans cette intersection. Il y a, à la Ville, une équipe dédiée à cette intersection afin d'évaluer, le cas échéant, les options de réaménagement ainsi que les impacts de la piste cyclable sur cette intersection.

Le citoyen rappelle que la SAAQ collige les données relatives aux accidents seulement lorsque ceux-ci impliquent au moins un véhicule. Il suggère de trouver des mécanismes qui permettent de colliger des données lorsque les accidents impliquent des piétons ou des piétons et des cyclistes. Le citoyen rapporte avoir vu des trottinettes électriques qui se déplaçaient à 40 km/h, ce qui accroît le risque d'accident.

Réponse de la Ville :

Le gouvernement a lancé hier son nouveau plan d'action de la Stratégie de sécurité routière dans laquelle la vision de la micromobilité (piétons, cyclistes) est en évolution. Dans ce contexte, la SAAQ pourrait être amenée à recueillir d'autres données que celles qui impliquent exclusivement des véhicules. La Ville milite en ce sens.

Prochaines étapes

Transmettre ce rapport à l'équipe de projet Vélo cité et aux élus responsables.

Réalisation du rapport

Date

8 mars 2024

Réalisé par

MM. Céline Schaldembrand et Marie-Josée Pelletier, conseillères en communications ainsi que Marie Lagier, cheffe d'équipe – consultations publiques, Service des relations citoyennes et des communications