

Nouveau lien cyclable du chemin Sainte-Foy

Compte-rendu de la rencontre-bilan avec les citoyens (résidants et usagers) sur le lien cyclable du chemin Sainte-Foy tenue le 30 novembre 2023

Déposé à l'équipe de projet Vélo cité de la Ville de Québec
Mars 2024

Table des matières

Date, lieu et déroulement de l'activité	3
Secteur concerné et description du projet.....	4
Participants	4
Questions et commentaires des citoyens	5
Faits saillants.....	5
A) Questions et commentaires exprimés verbalement.....	5
B) Questions et commentaires écrits en ligne	17
C) Commentaires écrits en salle (feuille de commentaires à compléter sur place).....	30
Prochaines étapes	40

Rencontre-bilan avec les citoyens (résidents et usagers) sur le lien cyclable du chemin Sainte-Foy

Activité de participation publique



Séance d'information et d'échanges

Date et heure

Jeudi 30 novembre 2023, à 19 h

Lieu

En salle :

Centre des loisirs Saint-Sacrement
1360, boulevard de l'Entente, salle communautaire

En ligne :

Visioconférence (Zoom)

Déroulement de l'activité

1. Accueil et présentation des intervenants;
2. Présentation du déroulement de la rencontre;
3. Mot de bienvenue;
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 en consultations publiques, Service des relations citoyennes et des communications
- M^{me} Anne Pelletier (en ligne), conseillère en consultations publiques, Service des relations citoyennes et des communications

Nombre de participants

235 participants (102 en salle et 133 en ligne)

Nombre d'interventions et de commentaires

26 interventions verbales en salle et en ligne

69 interventions par écrit en ligne

48 feuilles de commentaires écrits déposées en salle

Total : 143

Questions et commentaires des citoyens

Faits saillants

La majorité des citoyens qui se sont exprimés lors de la séance que ce soit à l'oral ou à l'écrit sont favorables à l'implantation du nouveau lien cyclable du chemin Sainte-Foy.

Sur les 26 interventions verbales durant la période d'échanges avec le public, 13 dénotent une satisfaction du projet, 8 expriment une insatisfaction ou des inquiétudes et 5 sont plutôt des questions ou des commentaires techniques sans avis explicite sur le projet.

Concernant les 96 questions et commentaires posés par écrit par le biais de l'outil de clavardage (Q. et R. de Zoom), la majorité (38) est constituée de questions ou de commentaires techniques pour mieux comprendre ou améliorer le projet. Vingt-trois (23) commentaires sont explicitement favorables au projet et 8 dénotent un mécontentement.

Sur les 48 feuilles de commentaires remplies sur place par les participants en salle, 35 sont des commentaires positifs sur le projet, 7 sont des commentaires neutres ou de nature technique et 6 expriment un avis négatif sur le projet.

A) Questions et commentaires exprimés verbalement

- **Citoyen 1, résidant de Saint-Sacrement, piéton et automobiliste (en salle) — Alain S. :**

Le citoyen débute par une appréciation du travail effectué par la Ville. Il mentionne que l'interdiction de virage n'est pas clairement indiquée à l'intersection de l'avenue Holland en direction est. Il suggère l'ajout d'un panneau de défense de tourner à gauche ainsi que la mise à jour des GPS.

Il propose également de rapprocher le panneau « céder le passage aux cyclistes » à l'angle de l'avenue Marguerite-Bourgeoys. Il mentionne avoir observé des comportements d'incivilité de la part de certains cyclistes et il ajoute que certains vélos ne sont pas suffisamment visibles la nuit.

Réponse de la Ville :

On précise que Google et Waze ont reçu les modifications dans le dernier mois. Les démarches sont en cours. On prend note du commentaire relatif au panneau d'interdiction de virage à gauche. On mentionne que le ministère des Transports et de la Mobilité durable du Québec demande maintenant aux Villes de privilégier la signalisation positive, en indiquant ce qui est permis plutôt que ce qui ne l'est pas. Le choix a été fait selon les normes du ministère. On analysera la situation.

- **Citoyen 2 (en ligne) — Donald D. :**

Le citoyen fait remarquer à propos du passage piéton au coin du chemin Sainte-Foy et de l'avenue du Cardinal Bégin, qu'il s'agit de l'entrée de l'hôpital Saint-Sacrement et de la clinique médicale Berger située au 1000, chemin Sainte-Foy), et que beaucoup de visiteurs de ces institutions se stationnent dans l'avenue du Cardinal Bégin et que beaucoup de personnes âgées aussi habitent dans le secteur immédiat.

Réponse de la Ville :

On prend note du commentaire.

• **Citoyen 3, résident de Saint-Sacrement (en salle) — Jacques P. :**

Le citoyen exprime sa préférence pour le corridor cyclable sur Père-Marquette qu'il juge plus sécuritaire et plus agréable.

Il ajoute qu'un employé des urgences de l'hôpital Saint-Sacrement lui a rapporté que des plaintes concernant des ambulances prises dans le trafic auraient été déposées. Il demande si les équipes de la Ville ont reçu des plaintes de l'hôpital Saint-Sacrement ou des commentaires à cet effet.

Il demande également si l'augmentation de l'achalandage sur la piste cyclable du chemin Sainte-Foy ne serait pas simplement un transfert des cyclistes qui utilisaient Père-Marquette.

Réponse de la Ville :

La Ville n'a pas reçu de plaintes des services ambulanciers.

Les équipes ont eu connaissance d'un enjeu relatif à la sortie des employés dans la côte de la Pente-Douce. Cet enjeu n'était pas lié au projet du chemin Sainte-Foy. Cette problématique est traitée à l'interne et les équipes sont en contact avec l'hôpital.

On précise que la zone tampon sur le chemin Sainte-Foy permet suffisamment d'espace pour le passage des ambulances. L'équipe du projet est en lien avec celle des ambulances et le projet leur a d'ailleurs été présenté. Aucune plainte n'est parvenue à l'équipe. On prend note de cette information.

Environ 29 % des cyclistes circulant sur Père-Marquette ont transféré vers le chemin Sainte-Foy. 70 % des cyclistes sont demeurés sur Père-Marquette. Ce chiffre illustre qu'il y a beaucoup de nouveaux usagers sur le chemin Sainte-Foy.

Le lien sur Père-Marquette a d'autres objectifs, comme l'apaisement de la circulation dans les quartiers résidentiels. Il y a encore beaucoup d'achalandage sur ce lien.

• **Citoyenne 4, résidente, piétonne, utilisatrice du transport en commun (en salle) — Diane G. :**

La citoyenne mentionne que les aînés n'ont jamais demandé de piste cyclable. Elle s'estime satisfaite du lien cyclable sur Père-Marquette.

Elle rapporte que certains cyclistes qui circulent de soir ne sont pas éclairés et sont invisibles des automobilistes. Elle considère la situation d'autant plus dangereuse que les feux de signalisation passent au vert pour les deux types d'usagers en même temps.

La citoyenne se dit sceptique quant à l'augmentation du nombre de personnes qui empruntent les trottoirs dans le quartier considérant qu'une même personne peut emprunter un trottoir plusieurs fois dans une même journée.

Elle déclare ne pas apprécier beaucoup la piste cyclable pour le moment. Elle considère que le déneigement de la piste cyclable rend l'embarquement et le débarquement des autobus plus

difficiles pour les personnes à mobilité réduite parce qu'il y a deux andains à enjamber au lieu d'un, et que les autobus s'arrêtent encore plus loin du trottoir qu'autrefois.

La citoyenne suggère l'augmentation de la minuterie aux feux pour les piétons aux coins de Holland (à la hauteur du chemin Sainte-Foy et du boulevard René-Lévesque).

Réponse de la Ville :

On précise que les débits des vélos et des piétons correspondent au nombre de déplacements et non au nombre de personnes. On prend note des commentaires et de la suggestion.

- **Citoyenne 5, résidante de Montcalm. Famille dont les membres sont atteints de handicap visuel ou moteur (en ligne) — Véronique V. :**

La citoyenne rapporte que les personnes à mobilité réduite ont de la difficulté à traverser le chemin Sainte-Foy à de nombreuses intersections malgré les signaux sonores.

Elle déclare avoir été victime de plusieurs collisions avec des cyclistes et mentionne que son sentiment de sécurité s'est dégradé depuis l'arrivée de la piste cyclable.

Elle dit qu'elle souhaite connaître les mesures d'atténuation prévues pour assurer la traversée aux intersections des personnes à mobilité réduite.

La citoyenne précise que les quais d'embarquement/débarquement des autobus représentent un obstacle majeur à la traversée, mais aussi à l'embarquement des autobus pour les personnes à mobilité réduite; le marquage vert constitue une pollution visuelle supplémentaire pour les personnes qui ont une déficience visuelle et que c'est une chose à éviter.

Elle recommande l'arrêt complet des cyclistes à toutes les intersections où il y a des feux sonores.

La citoyenne mentionne que le déneigement du lien cyclable ajoute des andains de neige qui rendent les conditions de déplacement encore plus difficiles. De plus, le lien cyclable lui rend l'accès aux commerces de proximité du quartier Saint-Sacrement plus difficile, car il n'est plus possible de descendre à moins de 50 mètres de la porte (critère pour les personnes à mobilité réduite). Elle ajoute qu'elle et sa famille ont dû changer leurs habitudes et aller dans des commerces situés plus loin plutôt que de continuer à fréquenter leurs commerces de proximité.

Réponse de la Ville :

Les représentants de la Ville se disent sensibles à la situation et on précise que les équipes priorisent l'usager vulnérable. On a bien noté les éléments et on étudiera ce qu'il est possible de mettre en place.

Il est précisé que le transport adapté et les taxis qui transportent des personnes à mobilité réduite ont le droit, en tout temps, de se stationner dans la piste cyclable le temps d'embarquer ou de débarquer leur clientèle. Il s'agit d'une norme de la sécurité routière que toute personne à mobilité réduite peut demander en tout temps.

On mentionne que l'aménagement du quai sera travaillé en amont avec la Table sur l'accessibilité universelle, car cet aménagement sert justement à maintenir l'accessibilité universelle des arrêts d'autobus pour tous.

- **Citoyen 6, utilisateur de la piste cyclable (il fait le trajet depuis Maizerets jusqu'à l'Université Laval) (ne se nomme pas) :**

Le citoyen souhaite l'allongement et la pérennisation de cette piste cyclable. Il souhaite un lien qui s'apparenterait au réseau express vélo (REV) de Montréal sur la rue Saint-Denis, avec une assise en béton plutôt que des bollards.

Il souhaite qu'il y ait une meilleure gestion des usagers du RTC et de la piste cyclable. Il suggère le rapprochement de la traverse piétonne près du Centre médical Berger qu'il considère actuellement loin du centre médical, forçant les usagers, dont les clientèles vulnérables, à faire un long détour.

Il mentionne que certains véhicules circulent encore au-delà de la limite de vitesse de 50 km/h. Il demande si des mesures d'apaisement supplémentaires, en particulier devant l'école Saint-Sacrement, sont prévues. Il suggère le déploiement d'une campagne de sensibilisation des cyclistes sur l'importance d'être bien visible de tous les usagers, en tout temps.

Réponse de la Ville :

On prend note des commentaires et on remercie le citoyen.

- **Citoyenne 7, résidante du quartier Montcalm, emprunte la piste cyclable pour se rendre à son lieu de travail (Université Laval) — Laurence G. :**

La citoyenne fait part d'un sentiment de sécurité grandement accru lors de déplacements piétons le long du chemin Sainte-Foy pour porter sa fille à l'école Anne-Hébert. Elle mentionne que les voitures circulent encore vite.

À titre de non-automobiliste, elle souligne que c'est la première fois, qu'elle se sent considérée par une administration municipale et remercie vivement la Ville.

- **Citoyen 8 (en ligne) — Julien L. :**

Le citoyen dénonce le manque de discipline de la part de certains cyclistes. Il rapporte qu'au cours du mois dernier, il a failli être percuté par un cycliste alors qu'il était piéton, notamment à l'intersection de l'avenue Ernest Gagnon où le feu pour vélos était rouge. Une autre fois, il est descendu de l'autobus pendant qu'un cycliste circulait sur le trottoir.

Le citoyen encourage la Ville à continuer la sensibilisation des cyclistes.

Réponse de la Ville :

On mentionne être conscient de ces enjeux et travailler en sensibilisation.

- **Citoyen 9, résidant du chemin Sainte-Foy, piéton, cycliste et usager du RTC (en salle) — Jean-François G. :**

Le citoyen exprime son appréciation pour la rigueur et la qualité des données présentées.

Il mentionne que l'aménagement de la piste cyclable a amélioré la qualité de vie des riverains du chemin Sainte-Foy, notamment en termes de réduction de bruit. Il ajoute que la sécurité des

cyclistes s'en est trouvée grandement bonifiée. Il apprécie beaucoup cette infrastructure bien qu'elle ne soit pas parfaite.

- **Citoyen 10, résidant du secteur Sainte-Foy, piéton, cycliste et usager du RTC (en ligne) — Charles-Émile F. :**

Le citoyen souligne une nette amélioration de son sentiment de sécurité lorsqu'il se déplace à vélo, surtout dans la zone à deux voies.

Il félicite les équipes pour la qualité des aménagements et ajoute qu'il s'agit d'un exemple à suivre pour le développement de futures infrastructures cyclables dans la ville.

Il mentionne que le sentiment de sécurité y est supérieur à celui de villes européennes parmi les plus cyclables. Il conclut en précisant qu'il est important de prêter attention à la sécurité des piétons.

- **Citoyen 11, membre de la Table Vélo des conseils de quartier (en salle) – Pierre B. :**

Le citoyen rapporte les commentaires des participants de la Table. La communauté cycliste se déclare satisfaite du choix de l'axe pour l'implantation du projet, car il s'agit d'un choix basé sur des données, soit l'axe avec le potentiel le plus prometteur.

Le citoyen souligne l'amélioration de la sécurité, spécifiquement dans la zone tampon qui constitue un élément de séparation entre les véhicules et les vélos. Il ajoute que le sentiment de sécurité est l'élément le plus important pour encourager la pratique du vélo.

Il mentionne qu'il y a une certaine confusion quant aux feux cyclistes, même au sein de la communauté, notamment en ce qui concerne la priorité entre les piétons et les cyclistes au feu.

Il trouve que les réponses fournies par les différents intervenants (ministère et ville) sont parfois contradictoires et qu'une clarification est souhaitée. Il précise que la communauté cycliste est consciente du mauvais comportement de certains cyclistes et qu'elle est tout à fait favorable à toute activité de sensibilisation en ce sens.

Le citoyen remercie la Ville de la construction de cet axe et espère le voir prolonger dans les deux directions le plus rapidement possible.

- **Citoyen 12, étudiant à l'Université Laval et résidant du quartier Saint-Sauveur — François T.-H. :**

Le citoyen remercie la Ville de l'implantation de ce lien cyclable puisque beaucoup d'étudiants l'utilisent et que cela favorise l'accessibilité aux études.

Il mentionne que le virage à gauche sur le chemin Sainte-Foy, en direction est, pour rejoindre la côte de la Pente-Douce, à la hauteur de l'avenue Belvédère, est complexe et que la façon de s'insérer à vélo n'est pas claire. Il demande si des améliorations seraient envisageables pour faciliter le lien avec la côte de la Pente-Douce.

Réponse de la Ville :

La Ville est consciente que la côte de la Pente-Douce est fréquentée par les cyclistes et que l'accès à celle-ci à partir du chemin Sainte-Foy présente des enjeux de sécurité. Un lien nord-sud est à l'étude, mais il est trop tôt pour confirmer la réalisation d'un projet.

La traversée en deux temps a été retenue pour des questions de sécurité et d'efficacité à l'intersection entre l'avenue Calixa-Lavallée et la côte de la Pente-Douce (priorité de feu difficile à gérer avec l'intégration des cyclistes pour le virage à gauche). C'est une pratique largement répandue à Copenhague notamment (ville connue comme « la meilleure ville au monde pour le vélo »). La Ville est consciente qu'en termes « d'efficacité vélo » c'est moins optimal vu la manœuvre supplémentaire.

Bien au fait que tous les cyclistes ne sont pas familiers avec les façons de traverser en deux temps, la Ville réfléchit à des efforts d'éducation/sensibilisation à mettre en place.

- **Citoyen 13, résidant, cycliste, piéton, usager du RTC et automobiliste et vice-président du conseil d'établissement de l'école Anne-Hébert (en ligne) — Benoît A. :**

Le citoyen souligne la qualité de la présentation et des données, le leadership de l'administration et des élus dans ce dossier qui peut susciter des passions, ainsi que l'approche empathique de la Ville dans les réponses fournies.

Il mentionne avoir changé de mode de déplacement pour mener ses enfants à l'école Anne-Hébert. Ils se déplacent maintenant à pied plutôt qu'en auto. Le citoyen apprécie grandement l'amélioration du sentiment de sécurité.

Le participant siège au comité de sécurité routière de l'école et plusieurs des personnes qui y siègent observent également un changement sur la vitesse des automobilistes et sur les comportements. Il y a entre autres moins de dépassements. Pour lui c'est un succès. Cependant, des efforts de sensibilisation et d'éducation demeurent à réaliser auprès de certains cyclistes.

Il est impatient de voir la suite.

- **Citoyenne 14, ancienne résidante de Saint-Sacrement, demeure actuellement dans l'arrondissement La Cité, utilisatrice du chemin Sainte-Foy comme aire de transit pour se rendre au travail, commerces ou services (en salle) — Francine A. :**

La citoyenne souhaite savoir si le service de police de la ville a des données relatives à des collisions entre des piétons et des cyclistes depuis le début du projet.

Elle précise qu'à la suite d'une assemblée tenue ici, un piéton aurait été heurté près de la Caisse Desjardins. Elle souhaite savoir si c'est vrai et ajoute qu'il serait important de transmettre ces données. Cette information lui vient d'une commerçante du quartier; elle propose de donner plus de détails à madame Vallières-Roland.

La citoyenne rapporte que dernièrement, en contexte de neige, alors que des autobus circulaient, des camions de secours n'auraient pas été en mesure de se rendre à l'urgence. Considérant qu'il s'agit d'un axe est-ouest prioritaire, c'est problématique.

La participante mentionne que le quartier Saint-Sacrement détient le ratio de personnes âgées par nombre de citoyens le plus important au Canada. Or, lors de la dernière chute de neige, il y avait deux remblais de neige à franchir. Ceci compliquait grandement l'embarquement et le débarquement de l'autobus des personnes à mobilité réduite.

Elle suggère d'offrir un cours de sécurité routière à tous les cyclistes et d'améliorer la signalisation qui leur est destinée afin d'éviter de rouler sur le trottoir ou en sens inverse de la circulation.

Réponse de la Ville :

Les données du service de police sont colligées s'il y a une intervention policière. S'il y a une collision sans appel au 911 et si l'incident n'est pas rapporté, il n'y a pas de donnée à recueillir.

La donnée inscrite dans la présentation fait état d'un accident pour lequel un rapport de police a été fait. Il s'agissait d'une collision auto/cycliste. La Ville invite les piétons à appeler le 911 en cas de collision avec un cycliste.

La situation concernant l'accessibilité des urgences de l'hôpital Saint-Sacrement par les véhicules de secours n'a pas été rapportée aux équipes. La Ville précise que ce n'est pas une situation souhaitable.

La largeur des voies a été conçue pour permettre le passage de camions de pompier au centre de la voie lorsque les automobiles se rangent sur le côté. La situation décrite est prise au sérieux et la Ville en discutera avec les équipes. Des ajustements pourront être faits.

Le système de préemption, sur le chemin Sainte-Foy, qui priorise le sens de circulation dans lequel le service de secours doit se diriger (tous les feux passent au vert), permet de fluidifier la circulation afin que les services de secours arrivent efficacement à leur destination.

• **Citoyenne 15, travaille dans le quartier (en salle) — Line B. :**

La participante mentionne que certains soirs, dont le mercredi, le trajet en direction est est long. Il nécessite de 20 à 30 minutes entre les avenues Holland à Belvédère. La citoyenne observe un goulot d'étranglement à l'avenue Belvédère.

À son avis, la piste cyclable sur l'avenue Père-Marquette, qu'elle trouve très belle, aurait dû être prolongée jusqu'au Vieux-Québec puisque la piste sur le chemin Sainte-Foy réduit l'accès aux automobilistes.

Pour accéder au Vieux-Québec, les cyclistes prennent des axes sur lesquels ils circulent en sens inverse et c'est un problème.

Réponse de la Ville :

Des projets de prolongation de lien cyclable sur la rue Père-Marquette ont déjà été annoncés ou le seront bientôt (ex. : avenue Lockwell et rue Saint-Gabriel en voies partagées).

Une connexion du corridor cyclable Père-Marquette au Vieux-Québec est prévue. Toutefois, les infrastructures seront plus simples (marquage au sol et cohabitation auto/vélo). La Ville est bien consciente qu'il y a place à de l'optimisation à la hauteur de l'avenue Belvédère et souhaite régler cet enjeu.

- **Citoyen 16, cycliste et usager du RTC (en salle) — Michel H. :**

Le citoyen témoigne de sa grande appréciation de la piste cyclable. Il fait du vélo tous les jours, notamment pour se rendre à son lieu de travail, au Centre des congrès.

Il estime que la piste cyclable était mieux déneigée que le trottoir lors de la dernière chute de neige. Il pense qu'un ajustement est nécessaire afin que le trottoir soit aussi bien déneigé que la piste cyclable.

Il a observé qu'il y avait moins de cyclistes pendant l'hiver. Il souhaite que la Ville recueille des données d'achalandage pendant l'hiver afin d'évaluer la pertinence du maintien de cette piste pendant la saison froide.

Il serait heureux d'avoir des pistes cyclables à l'année. Toutefois, vu les conditions météorologiques plus difficiles qu'à Montréal (où de telles pistes existent), il doute que l'achalandage les justifie à Québec.

Réponse de la Ville :

Des comptages pourront prochainement être réalisés en tout temps. Ainsi, les données d'achalandage hivernal seront disponibles.

L'achalandage hivernal dépend des axes. Généralement il représente de 10 % à 30 % de l'achalandage estival, dépendamment de l'axe cyclable et de son niveau d'entretien hivernal (déneigement).

- **Citoyen 17 (en ligne) — Louis-Vincent M.-T. :**

Le citoyen partage son appréciation du lien cyclable qu'il dit avoir utilisé tout l'été et encore à ce jour.

Des ajustements seraient cependant nécessaires notamment pour empêcher des véhicules de se stationner dans la piste cyclable, lors de déménagement par exemple, ce qui oblige les cyclistes à rejoindre la voie des automobiles.

Il suggère que les gens stationnés dans la piste cyclable utilisent des cônes orange pour délimiter une zone d'insertion ou un corridor dans lequel les vélos pourraient doubler les véhicules stationnés dans la piste cyclable, en empiétant dans la voie des autos de façon sécuritaire. Il précise que cet enjeu est récurrent sur le chemin Sainte-Foy comme ailleurs dans la ville et mentionne que le « corridor sécuritaire » est une mesure courante dans les pays européens.

Réponse de la Ville :

On prend note de cet enjeu.

- **Citoyen 18, résident de Saint-Sacrement, cycliste, piéton et conducteur (en salle) — Marco P. :**

Le citoyen émet une réserve concernant la manière dont certains comportements problématiques des cyclistes sont nommés. Par exemple, lorsqu'un cycliste poursuit sa route

après avoir vérifié que la voie est libre à gauche et à droite malgré un feu rouge, la terminologie utilisée par la Ville pour décrire ce comportement est « opportuniste ».

Le participant considère le terme mal choisi, car il banalise ce comportement alors qu'il n'est pas recommandé.

Le citoyen est d'avis que l'installation de la piste cyclable a altéré l'aspect du chemin Sainte-Foy. Il mentionne que les bornes de protection sont déformées, ce qu'il juge peu esthétique. Il souhaite voir les bollards remplacés par des éléments plus jolis.

Réponse de la Ville :

On prend note des commentaires.

• **Citoyen 19, résidant de Saint-Sacrement (en salle) — Pierre L. :**

Le citoyen estime que le lien cyclable embellit le chemin Sainte-Foy en été.

Ne circulant pas à vélo en hiver, il doute de la pertinence de la piste cyclable à cette période. Cependant, la trouvant très pertinente du printemps à l'automne, il croit qu'elle devrait être allongée.

Le participant mentionne que la signalisation destinée aux cyclistes est trop petite. Il fait remarquer que sa dimension plus réduite que celle destinée aux conducteurs automobiles laisse entendre qu'elle est moins significative. Il pense qu'elle serait plus efficace si la taille était plus grande, plus visible.

Réponse de la Ville :

On précise que les feux de signalisation pour les cyclistes sont normés par le tome V du Guide sur la signalisation du ministère des Transports et de la Mobilité durable. Il n'est pas possible de les remplacer par d'autres feux qui seraient plus gros par exemple.

On ajoute que la répétition d'un élément de signalisation, comme un feu de cycliste, favorise la compréhension et l'adoption de la bonne habitude.

• **Citoyen 20, résidant du boulevard René-Lévesque (en salle) — Martin S.-L. :**

Le citoyen suggère de remplacer les bollards par des bacs de fleurs pour verdier et améliorer l'esthétisme.

Il souhaite que les corridors Vélo cité, qu'ils soient sur le chemin Sainte-Foy ou le boulevard René-Lévesque, bénéficient de feux cyclistes qui incluent une minuterie, et ce, à chaque intersection.

Il condamne le comportement de quelques utilisateurs de àVélo qui roulent à trop grande vitesse sur la piste cyclable, à deux passagers sur le vélo, en pleine nuit. Il dit avoir été témoin d'une quinzaine de méfaits, dont des personnes qui font la course sur le chemin Sainte-Foy et sur le boulevard René-Lévesque.

Référant à la présentation, le citoyen aimerait savoir d'où viennent ces 70 % de nouveaux usagers. Relativement à l'inclusion des femmes, le citoyen évalue qu'il y a beaucoup de femmes dans le district, ce qui pourrait avoir un effet sur les données.

Le syndicat des opérateurs de machinerie aurait déclaré que les équipes responsables du déneigement et de l'entretien des routes manquent d'expérience. Considérant cette déclaration, le citoyen se questionne sur la qualité du déneigement qui sera effectué sur le nouveau lien.

Relativement aux accidents, il témoigne d'une ambulance circulant sur le mauvais côté à deux reprises. Il demande si une recrudescence d'accidents a été constatée entre le chemin Sainte-Foy et le boulevard René-Lévesque. Il ajoute qu'une quinquagénaire a eu un accident récemment et se demande si l'insertion du lien cyclable a eu une incidence sur la localisation des zones accidentogènes.

Réponse de la Ville :

On rappelle que c'est un entrepreneur qui réalise le déneigement sur le chemin Sainte-Foy. Les équipes sont en relation avec cette entreprise et l'on s'attend à ajuster les façons de faire.

Une personne de la Ville est dédiée au suivi du déneigement des liens cyclables. Il sera possible de présenter un suivi aux citoyens.

Un enjeu a été identifié relativement à la largeur du lien cyclable à certains endroits, et à la présence de bollards. C'est pourquoi certains ont été retirés et d'autres sont croches. Ceux-ci ont été maintenus pour garantir la sécurité, toutefois ils ont pu être abîmés par la machinerie lors du déneigement.

La synchronisation du déneigement du lien cyclable et du trottoir est aussi un enjeu puisque la même personne réalise le déneigement des deux infrastructures. La durée du déneigement de l'une des deux infrastructures impacte la durée pendant laquelle un andain est présent sur l'autre.

À propos des accidents, la Ville recevra des données de la SAAQ relatives aux accidents, pour l'entièreté de la ville, en mars prochain. Il sera alors possible de dresser un portrait plus précis de la situation relativement aux zones accidentogènes. Habituellement, il n'y a pas de transfert des accidents d'une zone vers une autre.

- **Citoyenne 21, cycliste utilitaire, formatrice et ambassadrice du cyclisme 4 saisons (en salle) — Sylvie M. :**

La citoyenne revient sur la question de la visibilité des cyclistes : elle déclare faire beaucoup de sensibilisation sur cet enjeu. Elle est elle-même bien équipée à cet effet (veste de sécurité, lumières, etc.). Elle reconnaît qu'il y a beaucoup de sensibilisation à faire auprès des nouveaux cyclistes et des usagers de àVélo.

Elle estime que l'avenue Père-Marquette n'est pas un bon lien cyclable pour le cyclisme utilitaire. Elle a toujours utilisé le chemin Sainte-Foy pendant les quatre saisons et est satisfaite de l'aménagement qui apporte beaucoup de sécurité. Elle mentionne avoir déjà été victime d'un emportierage et apprécie ne plus courir ce risque.

Côté signalisation, elle aimerait que les feux soient plus visibles et souhaite une amélioration de cet aspect.

Elle suggère que la Ville encourage les automobilistes à favoriser le boulevard René-Lévesque plutôt que le chemin Sainte-Foy.

Elle se dit agacée qu'on fasse mention des cyclistes qui ne respectent pas les feux piétons considérant que des automobilistes ne le respectent pas non plus et qu'une collision avec une auto est beaucoup plus grave qu'avec un vélo.

Réponse de la Ville :

Les équipes travaillent en étroite collaboration avec le RTC et les équipes de Capitale mobilité pour sensibiliser les utilisateurs de àVélo. Une infolettre a été envoyée à cet effet et d'autres actions sont prévues avant la prochaine saison de àVélo. Des pancartes ont été installés à certaines intersections pour expliquer quel comportement adopter au feu cycliste et au virage en deux temps notamment. Ce sont des éléments que la Ville souhaite poursuivre pour sensibiliser les cyclistes.

• **Citoyen 22, résidant du chemin Sainte-Foy (en salle) — Jean P. :**

Le citoyen dit avoir été témoin à deux reprises d'ambulances, avec sirène en marche, coincées dans le trafic aux heures de pointe.

Il trouve que depuis l'aménagement de la piste cyclable, beaucoup de stationnements ont été perdus. Alors que la Ville pense ajouter des équipements de location de bicyclettes, il suggère de trouver des terrains plutôt que de prendre des espaces de stationnement pour l'installation de ces équipements; des gens d'affaires fréquentent le quartier, ainsi que des visiteurs. Il est de plus en plus difficile de trouver du stationnement. Il considère que c'est un gros problème.

Relativement aux données d'achalandage du lien cyclable, le citoyen fait valoir qu'aux heures de pointe, la pollution a augmenté de façon importante puisque le trafic est ralenti à ces périodes. Il doute des statistiques de fréquentation de la piste cyclable, car les chiffres ne correspondent pas à ses observations.

Réponse de la Ville :

La Ville est consciente des enjeux de stationnement. Des solutions sont en cours d'analyse.

Le comptage des vélos est réalisé avec des tubes posés au sol qui comptabilisent chaque passage. Pour la donnée présentée, les tubes étaient situés dans la zone commerciale de Saint-Sacrement et à l'intersection de l'avenue Belvédère.

• **Citoyen 23, résidant du quartier Saint-Sacrement, intervient à titre de piéton (en salle) — Yves C. :**

En préambule, le citoyen cite quelques statistiques tirées d'un communiqué de presse de la Ville émis le 20 novembre et d'un document qui y est annexé. Il lit que 41 % des piétons et 53 % des cyclistes se disent insatisfaits de la cohabitation avec les automobilistes et que 49 % des piétons se disent insatisfaits de leur cohabitation avec les cyclistes.

Le citoyen remet en question la donnée, présentée plus tôt, selon laquelle 84 % des cyclistes respectent les feux de circulation. Il participe à la rencontre parce que sa conjointe a échappé, à trois reprises, à une collision avec des cyclistes. À la suite de ces événements, il dit n'avoir jamais observé de feux de piétons (lorsque le piéton a un feu pour traverser) où moins de 50 % des

cyclistes sont arrêtés. Selon lui, sept à huit fois sur dix les cyclistes ne respectent pas les feux piétons. Il souhaite que des efforts soient consentis pour améliorer le respect des feux de piétons par les cyclistes. Il suggère aussi une limite de vitesse pour les vélos entre les avenues Eymard et Holland ou tout autre moyen pour que les cyclistes réduisent leur vitesse.

Le citoyen n'apprécie pas l'aspect esthétique actuel du lien cyclable, mais ne souhaite pas de structure en béton. Il ajoute qu'il aurait beaucoup d'autres commentaires à soumettre, mais le temps alloué ne permet pas de les énoncer.

Réponse de la Ville :

Le citoyen est invité à laisser ses feuilles de commentaires. Les commentaires inscrits seront considérés au même titre que les interventions orales.

On rappelle aux participants qu'il est également possible de transmettre des commentaires par écrit en les remettant à la conseillère en consultations publiques.

• **Citoyen 24 (en ligne) — Alexandre T. :**

Le citoyen précise qu'il fréquente le secteur de Saint-Sacrement et qu'il n'a pas observé, à titre d'automobiliste, de différence, quel que soit le jour de la semaine lors de ses déplacements.

Comme cycliste, il est heureux de savoir qu'il y a plus de cyclistes qui utilisent l'axe est-ouest/ouest-est. Il préfère néanmoins circuler sur l'avenue Père-Marquette et souhaite que cette piste soit conservée, car elle constitue, pour lui, la voie la plus rapide (moins de feux). Il invite les cyclistes à l'emprunter.

Il ajoute que c'est à titre de piéton que le gain est le plus important. Il trouve bien plus agréable cette année de marcher le long du chemin Sainte-Foy : il ne se fait plus frôler ni éclabousser par les véhicules.

Finalement, il salue le courage de la Ville de mettre en place un projet, même s'il est encore à peaufiner, dans une ville où l'espace a toujours été laissé aux automobiles.

• **Citoyen 25, résidant du quartier Saint-Sacrement (en salle) — Yves H. :**

Le citoyen ne sent pas de préoccupation pour les commerces de proximité; il est préoccupé par une perte éventuelle d'achalandage des commerces du quartier Saint-Sacrement. Il précise l'importance de ces commerces pour lui qui ne dispose pas d'auto en hiver.

Il exprime sa surprise liée à la présence importante de jeunes familles lors de l'événement d'Halloween dans le quartier.

Réponse de la Ville :

On précise qu'une rencontre est prévue pour les commerçants le lendemain (1er décembre). Une autre a eu lieu en avril dernier. On ajoute que les commerçants et les équipes de la Ville ont été en étroite relation pendant tout le processus d'aménagement du lien.

- **Citoyen 26, résidant et président du conseil de quartier (en salle) – Bertrand G. :**

Le président du conseil de quartier dit vouloir s'abstenir d'aborder le sujet de la piste cyclable parce qu'elle suscite beaucoup de réactions.

Il salue le fait que la Ville soit venue présenter les résultats, et apprécie les échanges qui ont eu lieu au cours de la séance et l'ouverture dont fait preuve la Ville.

À titre de président du conseil de quartier, il souhaite voir se multiplier ce type de rencontre, et que la Ville donne davantage d'occasions aux citoyens de se prononcer sur les projets avant que ceux-ci ne soient mis en œuvre (à l'étape de l'idée).

Il remercie les représentants de la Ville présents à la séance, de même que les résidents des quartiers de Saint-Sacrement et de Montcalm. Il conclut en rappelant la date de la tenue de la prochaine rencontre du conseil de quartier (12 décembre) lors de laquelle le projet sera abordé.

B) Questions et commentaires écrits en ligne

Question ou commentaire (module Q.etR. de Zoom)	Réponse de la Ville
1. La Ville estime les coûts supplémentaires de la piste cyclable à combien? – Daniel G.	Le coût du projet d'implantation du lien cyclable sur le chemin Sainte-Foy est de 345 889 \$.
2. Est-ce que vous comptez redonner accès à la rue Père-Marquette aux automobilistes si vous poursuivez avec votre idée de piste cyclable sur le chemin Sainte-Foy ? – Daniel G.	Le lien cyclable sur la rue Père-Marquette restera en place, car il n'a pas les mêmes objectifs ni les mêmes impacts dans le milieu. Dans les derniers mois, nos données démontrent une baisse de seulement 29 % du débit cyclable sur Père-Marquette, ce qui veut dire que cet axe est encore utilisé par 71 % des gens qui en avaient l'habitude, notamment pour l'accès aux écoles.
3. Amateur. – Donald B.	(Aucun commentaire de la Ville)
4. Est-ce qu'il est possible de mentionner que malgré le ralentissement de la vitesse moyenne, cette dernière reste quand même supérieure à la limite de vitesse autorisée? – Frédéric J.	Nous constatons en effet que la vitesse est légèrement supérieure à la limite de vitesse permise. C'est notamment pour cette raison que le SPVQ effectue de la

	surveillance, entre autres dans les zones scolaires.
5. Merci pour la présentation qui est très intéressante ;) Diapo 27 : vous indiquez des pourcentages quant à vos observations des comportements cyclistes. Question : quelle est la taille d'échantillon ? – Louise C.	Merci pour votre commentaire. La collecte de données a été faite sur deux matins entre 7 h et 8 h 30, l'échantillon est entre 150 et 200 cyclistes.
6. Concernant la vitesse enregistrée des véhicules, avez-vous les médianes pour nous rendre compte de l'impact des très hautes vitesses sur la moyenne? Merci! – Dylan B.	Les données présentées étaient en fait le 85e percentile, qui est la valeur considérée comme la plus appropriée dans la présentation de ces données. Cependant, nous précisons que le rôle de la médiane est justement de sortir des disparités que peuvent être induites par des données aux extrêmes. Merci !
7. Est-ce possible de préciser le degré de gravité des accidents rapportés depuis le lien et la nouvelle signalisation (accrochage, perte totale ou mortel)? Aussi, est-ce que des accidents ont été répertoriés dans les rues résidentielles en périphérie? – Pascal R.	Un seul accident a été rapporté sur le lien cyclable avec des blessures légères. Concernant les accidents répertoriés dans les rues résidentielles en périphérie, les données seront rendues publiques par la SAAQ en mars prochain.
8. Avez-vous des statistiques sur le nombre de cyclistes sur Père-Marquette avant le projet et le nombre total sur Père-Marquette + chemin Sainte-Foy après le projet ? – Frédéric J.	Pour l'instant, seulement une baisse de 29 % sur Père-Marquette donc, le lien demeure utilisé encore par 70 % des gens qui en avaient l'habitude.
9. Une suggestion : passage de piétons coin Chemin Ste-Foy et Cardinal Bégin. Comme il s'agit de l'entrée de l'hôpital St-Sacrement et la Clinique Duberger (1000 Chemin Ste-Foy; beaucoup de visiteurs de ces institutions se stationnent sur Cardinal Bégin; beaucoup de personnes âgées habitent dans le secteur immédiat. – Donald D.	On prend note de la suggestion.
10. Au niveau de l'augmentation du temps de déplacement automobile, une partie de cette augmentation est-elle attribuable à l'augmentation du nombre d'automobiles en général (les deux prises de données étant espacées de plusieurs années si j'ai bien lu) — Rémy S.	L'augmentation du temps de déplacement a été mesurée dans la même année.

11. Travail très rigoureux et bien documenté. Impressionnant! – Marc L.	Merci pour votre commentaire.
12. Avez-vous les statistiques sur le nombre d'automobilistes « opportunistes » et « téméraires » pour comparer avec le comportement des cyclistes ? – Frédéric J.	Selon notre collecte de données : 75 % des cyclistes ont un comportement conforme 13 % ont un comportement opportuniste 12 % sont téméraires
13. Quels sont les coûts supplémentaires du déneigement du lien cyclable? – Daniel G.	Pour le moment, cette donnée n'est pas disponible, car la saison hivernale débute. Nous aurons les montants des coûts supplémentaires à la fin de la saison. Merci !
14. Merci pour la présentation, vraiment très intéressant. Bravo à celles et ceux qui ont mené l'étude, les données dont vous avez fait état sont assez exhaustives. – Marc L.R.	Merci pour vos bons mots.
15. Dans la section de votre projet, il y a énormément de lignes blanches qui peuvent éblouir les automobilistes, en particulier quand on vient de l'ouest vers l'est. Y aurait-il possible de revoir cela sur le long terme ? – Donald D.	Merci pour votre commentaire, nous en prenons bonne note.
16. Excellente présentation! Ce lien a changé considérablement mes déplacements quotidiens à vélo. Je suis désormais à l'aise d'y circuler avec mes enfants. J'ai tout de même eu plusieurs occasions récemment où des gens utilisaient la piste comme débarcadère. Que puis-je faire, dans ces occasions, en ma position de cycliste? – Samuel G.	Merci de votre commentaire. On vous invite à contacter le 311 pour déclarer une situation problématique (ex. : utilisation de la piste comme débarcadère) afin que nous puissions recueillir les meilleures données et apporter les actions nécessaires. Merci !
17. Quand comptez-vous voir avec les commerçants pour leurs données économiques pour en calculer l'impact? – Vincent J.	Nous rencontrons les commerçants demain. Cependant, nos équipes demeurent en contact régulier avec ceux-ci pour rester bien au fait de leur réalité et besoin. Merci !
18. Idée de bonification : la cohabitation serait améliorée si les piétons avaient un feu vert en même temps que le feu véhicule et vélo (ex. : tout le monde a le feu vert sur l'axe est-ouest, au lieu d'un scramble pour les piétons). Les piétons attendraient moins longtemps,	Merci pour votre suggestion, nous en prenons bonne note.

<p>tout le monde irait dans la même direction. Si on donne un 7-8 secondes d'avance pour les piétons et les vélos avant de donner le droit de tourner à droite aux conducteurs de véhicule, comme à Montréal, ça serait tellement plus simple à naviguer. – Nadia A.-H.</p>	
<p>19. Le nombre de voitures qui se stationnent dans la piste cyclable a grandement augmenté depuis le retrait de certains bollards pour la saison hivernale. Y a-t-il des mesures prévues pour faire respecter l'interdiction de stationnement dans la piste cyclable? – Marc-Olivier C.</p>	<p>Merci de votre commentaire. Nous constatons aussi une augmentation et sommes en contact avec notre service de police et nos équipes de « stationnement » à cet effet pour assurer un bon respect de l'interdiction. Cependant, n'hésitez pas à signaler au 311 toute situation problématique. Merci !</p>
<p>20. Bonjour, est-ce que vous prévoyez utiliser un enrobé bitumeux coloré pour bien distinguer la piste cyclable de la route plutôt que d'utiliser le marquage vert qui finira par s'effacer avec le temps et lors du grattage du déneigement (comme aux Pays-Bas où le réseau cyclable est beige/saumon) ? Merci — Benjamin B.</p>	<p>Bonjour, cet aménagement n'est pas prévu à court terme, mais nous en prenons bonne note.</p>
<p>21. Je demeure sur Pierre Maufay et je ne vois que quelques cyclistes par jour pendant l'hiver sur Hélène Boulé. Est-ce vraiment nécessaire de priver les automobilistes d'une voie de circulation pour aussi peu? – Marie-Hélène H.</p>	<p>Bonsoir. En fait, notre objectif est justement d'offrir de nouvelles options de mobilités dans le but de faciliter les options et choix pour tous. Ainsi, nous sommes d'avis que le nouveau lien pourra être un élément contribuant à augmenter la part cyclable dans le futur. Merci !</p>
<p>22. Éléments appréciés par un cycliste et un piéton : – largeur du corridor cyclable, impression de confort et de sécurité; – le fait comme piéton, de bénéficier d'une « zone tampon » entre le trottoir et la circulation automobile rend le cheminement sur le trottoir plus confortable (et moins d'éclaboussures en hiver !). – Marc L.</p>	<p>(Aucun commentaire de la Ville)</p>
<p>23. J'apprécie la piste cyclable en tant que piétonne, car depuis qu'il y a de la neige, cela me protège des éclaboussures des voitures. Après la dernière bordée, sur René-Lévesque et Marie-de-l'Incarnation, je me suis fait arroser copieusement. Ça n'arrivera plus le long de la piste cyclable. – Monique L.</p>	<p>Merci pour votre commentaire.</p>

24. Commentaire : ce projet aurait dû être annoncé lors des dernières élections municipales. – Audrey C.	(Aucun commentaire de la Ville)
25. SVP, faites un suivi avec le trafic observé à l'heure de pointe en pm la semaine qui tourne à gauche de l'Entente à Saint Sacrement. – Jean L.	(Aucun commentaire de la Ville)
26. La piste cyclable semble très bien faite, mais personnellement j'utilise encore la voie cyclable de la rue De Callières, plus tranquille. Je suis surtout piétonne dans le secteur Chemin Sainte-Foy et j'apprécierais un fort encouragement des cyclistes à respecter la priorité piétonne et les règles de base de civisme. À quand l'aménagement de la piste cyclable sur De Vimy ? Merci. – Lucie P.	L'aménagement de la piste cyclable sur De Vimy est prévu en 2024.
27. Je demandais pour les comportements des automobilistes (téméraires, opportunistes). Avez-vous les chiffres pour ceux-ci ? – Frédéric J.	Nous n'avons pas ces données pour les automobilistes malheureusement.
28. Je suis un habitant du secteur et utilisateur de lien cyclable. J'ai dû interpellier un automobiliste qui était sur le lien cyclable au coin Sainte-Foy et Belvédère direction est. Il trouvait que la signalisation n'était pas claire : voie réservée, pictogramme vélo, cédez le passage. Il croyait qu'il pouvait occuper le lien cyclable avec son auto pour tourner en attendant sa lumière verte, empêchant tous les cyclistes à profiter du feu vert pour traverser Belvédère. Avez-vous prévu de la sensibilisation également auprès des automobilistes? – François F.	Oui, des actions ont déjà été faites en ce sens et nous continuons la sensibilisation auprès de tous les usagers pour faciliter la cohabitation.
29. Le virage à gauche sur Saint-Sacrement n'est plus permis en direction est, en provenance du Chemin Sainte-Foy. Il y a donc davantage de voitures qui empruntent le boulevard de l'Entente et qui doivent couper la circulation dans la côte Saint-Sacrement, notamment à l'heure de pointe du matin. Deux questions : 1. Pourquoi vous n'avez pas mesuré le débit au coin du Boulevard de l'Entente et de la côte Saint-Sacrement ? 2. Comment allez-vous remédier à ce problème (ça en est un) ? Sur le Chemin Sainte-Foy, on retrouve notamment deux hôpitaux et le passage du métrobus 807. Sur Grande Allée, il n'y a aucun métrobus, notamment. En plus, il y a déjà une piste cyclable et un corridor cyclable sur le Boulevard Laurier et dans le secteur Saint-	1— Un relevé au coin du boulevard de l'Entente et de la côte Saint-Sacrement est prévu dans les prochains mois. 2— Nos analyses et les lignes de désir montraient aussi un potentiel beaucoup moins grand sur Grande-Allée.

<p>Sacrement. Pourquoi le prolongement de la piste cyclable ne s'est pas fait sur Grande-Allée ? – Audrey C.</p>	
<p>30. Excellente suggestion de Nadia, à mon avis. - <i>En référence au commentaire 18</i> – Marc L.R.</p>	<p>(Aucun commentaire de la Ville)</p>
<p>31. Je constate, en tout respect, une grande baisse d'achalandage (ou une quasi-absence de celle-ci) sur la piste cyclable dans les dernières semaines avec le froid qui s'installe lentement. Serait-il possible d'ouvrir la piste cyclable sur le chemin Sainte-Foy 3 saisons sur 4 (ex. de mi-mars à décembre) et laisser la voie ouverte sur deux voies pour les véhicules, car le ralentissement se fait beaucoup plus sentir sur la rue quand il neige? – François T.</p>	<p>Bonsoir, Merci de votre commentaire, mais non, cela n'est pas une option que nous envisageons. Il faut comprendre que le projet actuel est un projet transitoire en attendant des installations physiques plus importantes. Notre objectif demeure donc d'offrir un réseau cyclable 4 saisons qui permettra de relier correctement nos quartiers à cet effet à l'année. Merci !</p>
<p>32. Bonjour, merci pour la présentation vraiment intéressante, j'ai appris plusieurs choses. Je n'ai pas de question, je souhaitais seulement vous féliciter pour ce projet. J'ai utilisé la piste cyclable plusieurs fois par semaine, avec le service ÀVelo. Je trouve que c'est une piste cyclable « mature ». De plus, j'aime maintenant marcher sur le chemin Sainte-Foy alors qu'avant, je l'évitais à pied. Bref, je trouve que ce projet a amélioré la qualité de vie dans le quartier. Je termine en disant que certains commerces semblent s'être davantage adaptés (ex. La Boule Miche qui a ajouté des stationnements vélos et a ajouté des tables extérieures). Désolé du roman, en bref, je vous dis bravo et merci! – Dave A.</p>	<p>Merci de votre commentaire.</p>
<p>33. 1) Je suis résidente du secteur (Louis-Adolphe-Robitaille et utilisatrice de la piste en tant que cycliste). 2) Éléments appréciés : sécurité, facilité d'accès... quelle excellente idée que d'avoir mis ça sur pied ! Mille mercis ! 3) Éléments à ajuster : pourriez-vous « agrandir » la piste cyclable ? (Peut-être en avez-vous parlé, j'ai manqué malheureusement quelques diapos). – Louise C.</p>	<p>Merci pour vos commentaires. Un prolongement de la piste cyclable est analysé pour le futur.</p>
<p>34. Fabuleuse amélioration de la mobilité active avec ce tronçon est-ouest sur le Chemin Sainte-Foy. J'apprécie beaucoup parce que je m'y sens en sécurité. Les bollards aident beaucoup à cet effet. – Marc L.R.</p>	<p>Merci pour vos commentaires.</p>

<p>35. Bonjour, je suis résidente du secteur, cycliste et automobiliste. J'apprécie particulièrement la nouvelle piste cyclable qui me permet de me déplacer plus rapidement en vélo et de diminuer mon utilisation de la voiture. Suggestions d'amélioration : installer un panneau d'interdiction de virage à gauche à l'intersection Hollande et Sainte-Foy, installer des bacs à fleurs par exemple pour sécuriser davantage la piste cyclable et pour éviter que des véhicules se stationnent dans la piste. Poursuivre la sensibilisation auprès des automobilistes et des cyclistes pour favoriser la cohabitation. Merci pour tout votre travail! – Annie-Claude H.</p>	<p>Merci de votre suggestion. Nous notons votre proposition avec intérêt.</p>
<p>36. Merci pour cette présentation, détaillée avec de nombreux chiffres. En tant que cycliste, je remercie la Ville pour ce début de changement de paradigme pour permettre aux citoyens.nes de choisir leur mode de transport, en toute sécurité. À quand le lien, pendant la saison d'hiver, avec le réseau cyclable de la Basse-Ville ? – Frédéric J.</p>	<p>Merci de votre commentaire. Pour le lien 4 saisons avec le réseau de la basse-ville je vous assure que nous travaillons le tout très activement. Nous avons d'ailleurs réalisé certains travaux cette année pour aider à permettre le tout. Merci !</p>
<p>37. Je suis tantôt cycliste, tantôt piétonne et tantôt automobiliste. Comme piétonne, je trouve qu'on attend plus qu'avant (2 cycles des feux) au coin Holland-Chemin Ste-Foy. Je suis consciente que cela peut être un mal nécessaire pour la fluidité de la circulation automobile et que la synchronisation des feux est dans vos travaux. Merci de faire pour le mieux, donc! Je suis impressionnée par la rigueur de votre approche! – Judith G.</p>	<p>Merci. Votre commentaire est noté pour tenter d'améliorer les cycles de feux.</p>
<p>38. Peut-on résumer les conséquences de l'achalandage sur l'avenue Belvédère? Merci. – Cindy D.</p>	<p>Nous n'avons pas de données pour cet axe, mais c'est prévu.</p>
<p>39. (résidente et piétonne) J'apprécie qu'il reste quelques bollards aux coins des rues cet hiver, car les automobilistes ne pourront plus nous rouler quasiment sur les orteils en coupant sur le trottoir pour tourner à droite. Ex. : coin Chouinard. – Monique L.</p>	<p>Merci de votre commentaire.</p>
<p>40. L'élément majeur à ajuster : La signalisation à l'intersection de l'avenue Holland. Un intervenant a d'ailleurs fait quelques propositions très intéressantes à cet effet. – Marc L.R.</p>	<p>Merci de votre suggestion. Nous la notons pour continuer à améliorer le lien sans faute.</p>
<p>41. J'ai beaucoup apprécié le nouveau lien cycliste du chemin Sainte-Foy, ça faisait 20 ans que je l'attendais,</p>	<p>Merci de votre commentaire.</p>

<p>j'espère un prolongement pour relier l'université au centre-ville. Merci! – Gabriel L.</p>	
<p>42. Utilisateur de la piste cyclable et citoyen Apprécier : L'accès piéton aux commerces est beaucoup plus convivial qu'auparavant. On ne se sent plus prisonnier entre les bâtiments et les voitures stationnées sur chemin Sainte-Foy. C'est bien plus aéré et agréable de profiter des commerces. Également, la piste cyclable réduit les risques qu'une voiture stationnée ouvre sa porte et frappe un cycliste. Bravo! – Marc L.</p>	<p>Merci pour vos commentaires.</p>
<p>43. Pour ce qui est de propositions pour l'amélioration, je ne peux que demander le prolongement de ce lien vers l'ouest, et pourquoi pas jusqu'à la côte de Cap-Rouge. On aurait là la première autoroute cycliste à Québec. – Marc L.R.</p>	<p>Merci encore. Comme nous l'avons indiqué publiquement, notre premier jalon en direction ouest sera d'atteindre le campus de l'Université Laval. Cependant, nous gardons votre proposition en note. Merci !</p>
<p>44. Merci pour la piste cyclable. Elle apaise grandement le trafic sur le chemin Sainte-Foy. Je suis surtout une piétonne et parfois une cycliste. Je pense que l'éducation des cyclistes est très importante, pour les piétons et pour la sécurité des cyclistes. On connaît la Hollande (le pays) pour sa culture cycliste, mais dans ce pays, les enfants font une formation de conduite cycliste à 8 ans. J'invite la ville de Québec à enquêter à ce sujet. Enfin, vos consultations citoyennes sont géniales. Grand merci. – Flore F.</p>	<p>Merci pour vos bons mots. Nous continuons nos efforts pour sensibiliser tous les usagers de la route.</p>
<p>45. Est-ce que l'ajout de stationnements débarcadères de 30 min est possible sur la rue père pelletier ? – Vincent J.</p>	<p>Merci pour votre suggestion, c'est un des éléments qui est étudié.</p>
<p>46. Une belle innovation audacieuse pour la ville de Québec. Bravo. Cyclistes et piétons soyez visibles svp le soir. – Jeanne M.</p>	<p>(Aucun commentaire de la Ville)</p>
<p>47. Un commentaire : Lorsque vous présentez vos données, il faut peut-être tenir compte du service À vélo qui a augmenté beaucoup cet été et qui peut expliquer une partie de l'augmentation de l'utilisation du chemin Sainte-Foy comme piste cyclable. Merci pour ce lien fantastique que j'apprécie énormément. – Julie M.</p>	<p>(Aucun commentaire de la Ville)</p>

<p>48. Bonsoir, est-ce qu'il y a un projet de transition entre la piste cyclable de la pente douce et celle de Sainte-Foy ? Les arrêts des autobus et des voitures aux intersections rendent les virages à droite moins fluides en direction ouest. Les rues sont trop étroites pour contourner de manière sécuritaire les véhicules vers la gauche et les autobus sont en arrêt complet sur l'accotement à droite. Est-ce qu'un tronçon cyclable réservé sur l'avenue Chouinard pourrait être envisagé? – William G.C.</p>	<p>Vous avez raison que le lien sera entre la Basse-Ville et le lien devra être travaillé et la Pente-Douce sera nécessairement dans l'équation. Les équipes sont à évaluer le tout et nous notons votre suggestion de l'avenue Chouinard. Merci !</p>
<p>49. Commentaire : ceux qui déplorent le fait que les cyclistes sont souvent difficiles à voir le soir venu ont tout à fait raison. La Ville doit redoubler d'efforts en matière d'éducation, car l'éclairage n'est pas standard sur les vélos et relève de la bonne volonté du propriétaire de la bécane lui-même ! La Ville a-t-elle songé à revoir l'éclairage de proximité qui permettrait d'améliorer la visibilité des cyclistes ? – Marc L.</p>	<p>Merci pour votre commentaire. La Ville travaille avec les équipes responsables de l'éclairage et des analyses de luminosité sont prévues prochainement.</p>
<p>50. Des SAS vélo pour faciliter le virage à gauche pour rejoindre la pente douce depuis Sainte-Foy en provenance de l'ouest pourrait être une solution à envisager non? – Marc-Olivier C.</p>	<p>Merci pour votre suggestion. Nous en prenons note. La mise en place de SAS est prévue dans le cadre des interventions 2024, la position de ces SAS n'est toutefois pas encore finalisée.</p>
<p>51. Commentaire d'une résidente aînée. Je ne peux parler que pour moi-même, mais je suis ravie de la nouvelle piste cyclable. J'ai pu rouler à vélo sur le Chemin Sainte-Foy pour la première fois de ma vie! Avant, c'était un lieu terrifiant. Vous pourriez organiser une initiation au vélo urbain pour d'autres aînés qui aimeraient essayer la piste? – Monique L.</p>	<p>Merci de votre commentaire et de votre témoignage. Nous notons votre suggestion d'activité avec intérêt. Merci !</p>
<p>52. Je suis un résident sur Joffre. J'utilise mon vélo quand je peux et où c'est agréable. Mais ici la ville a raté le projet. 1530 cyclistes par jour ça fait env. 2 par minute en moyenne... la ville enlève 50 % des voies d'automobiles tandis qu'il y a une belle piste cyclable beaucoup plus sécuritaire et tranquille sur une route en parallèle. Je ne prends plus l'autobus, car toujours en retard. Votre moyen de vitesse de +— 50 km/h n'est aucunement atteignable à cause du trafic et les feux de circulation. J'en doute l'exactitude, à moins que prélevée en pleine nuit. La ville aurait dû consulter la</p>	<p>Si vous faites référence au lien cyclable sur la rue Père-Marquette, il n'a pas les mêmes objectifs ni les mêmes impacts dans le milieu que celui du chemin Sainte-Foy. Concernant les relevés de vitesse, ils sont effectués en prenant la vitesse des véhicules en vitesse libre (aucune voiture en file, en ralentissement pour effectuer un virage ou autres). Finalement, rappelons que des</p>

<p>population avant ou faire des études pour/contre pour TOUS les utilisateurs. – Frank P.</p>	<p>activités de participation publiques ont eu lieu avant l'implantation du projet au printemps dernier.</p>
<p>53. Excellent lien cyclable que j'utilise quotidiennement pour me rendre au travail. J'aimerais qu'on cesse de toujours revenir sur une minorité de cyclistes qui ne respectent pas les règlements quand la vitesse moyenne automobile est supérieure à la limite permise. Il faut une amélioration des comportements de l'ensemble des usagers de la route. – Louis-Vincent M.-T.</p>	<p>Nous constatons en effet que la vitesse est légèrement supérieure à la limite de vitesse permise. C'est notamment pour cette raison que le SPVQ effectue de la surveillance, entre autres dans les zones scolaires.</p>
<p>54. Mon commentaire est que la piste cyclable devrait être fermée en période hivernale, car trop dangereux et trop coûteux au niveau du déneigement étant donné la fréquence presque nulle en saison froide. – Daniel G.</p>	<p>Tel que présenté en à la diapositive 12, nous allons installer prochainement une caméra de collecte de données en temps réel (24/7/365) qui pourra comptabiliser tous les modes de déplacements (véhicules, vélos, piétons). Merci!</p>
<p>55. (Habitante de Montcalm, piétonne avec poussette, cycliste, utilisatrice du RTC et occasionnellement automobiliste.) J'apprécie beaucoup le projet. Concernant les feux de circulation (un enjeu crucial, je crois) : Comme mentionné plus haut par Nadia Aubin-Horth, je crois qu'il y aurait grande amélioration de la fluidité si les piétons et cyclistes pouvaient traverser en même temps que les voitures avec plusieurs secondes d'avance (voire même une flèche ligne droite aux voitures pour assurer le maximum de sécurité). C'est particulièrement long pour les piétons (de Murray à Holland par exemple) à cause des feux piétons. Concernant le comportement des cyclistes que vous dites « opportunistes », on peut considérer que ces personnes suivent la loi « Idaho stop ». Tant que la priorité aux personnes vulnérables est respectée (piétons d'abord, cyclistes ensuite), cela ne me semble pas problématique. Les cyclistes respecteront d'autant plus le Code de la route si celui-ci leur est adapté. – Michèle D.</p>	<p>Nous prenons très bonne note de votre commentaire pour continuer à améliorer nos installations. Merci !</p>

<p>56. J'ai eu l'occasion d'utiliser la piste depuis les premières chutes de neige (jamais le jour même des plus grosses précipitations en revanche). La piste est vraiment sécuritaire et on se sent à l'aise de l'emprunter sans peur de chuter! Merci et félicitations pour ça. J'appuie un point dit plus tôt sur la confusion entre lumières vélo et lumières piétons qui amènent des incompréhensions sur le droit ou non de passer après les piétons malgré la lumière vélo rouge :) — Dylan B.</p>	<p>Merci pour vos commentaires. Nous prenons bonne note du point concernant les lumières.</p>
<p>57. Merci pour ce travail. Juste un détail est-ce que l'application de la peinture verte seras faite avec un élément pour éviter que la surface soit glissante lorsque mouillée ? – Normand M.</p>	<p>La peinture utilisée pour les SAS vélo est déjà antidérapante (Mmax).</p>
<p>58. J'habite dans le quartier et je tenais à préciser que je suis très contente de l'implantation du lien cyclable. – Katlyn T.</p>	<p>Merci pour votre partage.</p>
<p>59. D'accord avec Marco P. Pas terrible les poteaux croches. – Jeanne M.</p>	<p>Nous notons votre appui au commentaire de Marco P. Merci!</p>
<p>60. Je partage avec vous un article (du Scientifique en chef du Québec) sur lequel je suis tombé cette semaine en cherchant des stats sur le taux d'utilisation du vélo l'hiver dans des villes plus nordiques que nous. Une découverte pour moi, la ville d'Oulu en Finlande. 200 000 habitants, 800km de voies cyclables déneigées en hiver prioritairement avec comme résultat des parts modales de 12 % en hiver! https://www.scientifique-en-chef.gouv.qc.ca/impact-recherche/5-mythes-sur-le-velo-dhiver/ - Alexandre T.</p>	<p>Très intéressant, merci pour le partage.</p>
<p>61. Résidente, piétonne et utilisatrice des transports en commun, quartier Montcalm La piste cyclable sécurise aussi les piétons sur le trottoir contre les voitures circulant rapidement ou roulant dans les flaques d'eau. Nuisance sonore (partie ouest du chemin Sainte-Foy) : de jour comme de nuit, les ambulances, pompiers et police font fonctionner leur sirène à presque chaque intervention, chose qu'ils ne faisaient pas avant l'installation de la piste cyclable. Le RTC a supprimé au moins 2 arrêts sur chemin Sainte-Foy, dans la partie de la piste cyclable, pour que le 807 soit plus rapide, au détriment des utilisateurs qui ont des problèmes de mobilité, alors</p>	<p>Pour ce qui est des statistiques dans la section ouest, zone commerciale ou est, les statistiques sont similaires d'un secteur à l'autre (respect, vitesse, comportement).</p>

<p>que la piste cyclable semble ralentir elle aussi la circulation.</p> <p>Il serait intéressant d'avoir les statistiques pour la portion Ouest et pas seulement la partie St Sacrement.</p> <p>La vitesse des vélos et le non-respect du Code de la route y sont problématiques. – Michel G.</p>	
<p>62. À améliorer : lors de la neige de cette semaine, le matin, le trottoir du chemin St Foy a été déneigé après la piste cyclable. Puis le déneigement a été fait en se basant sur la bordure de la piste cyclable, au détriment des angles des trottoirs. – Michel G.</p>	<p>La priorité est toujours donnée à mobilité active et les machineries travaillent en concordance pour assurer le déneigement autant des trottoirs que du lien cyclable.</p> <p>L'équipe de déneigement prévoit déneiger dans l'ordre : trottoir, piste cyclable, voie de circulation.</p> <p>Comme le déneigement du trottoir et de la piste cyclable est effectué par deux véhicules, il est possible que la synchronisation des déplacements de ces véhicules ne permette pas de maintenir l'ordre de déneigement en tout temps, mais nous visons d'assurer la meilleure synchronisation possible. Merci !</p>
<p>63. Bonjour, je suis emménagé à Québec depuis juin dernier et nouvel utilisateur cycliste 4 saisons de la piste cyclable entre le quartier Saint-Sauveur et la Cégep de Sainte-Foy.</p> <p>J'aimerais premièrement vous remercier pour la création de ce lien cyclable qui sécurise grandement la pratique du vélo sur Sainte-Foy qui, en comparaison devient beaucoup plus confus par le détour de la piste entre l'Avenue de Vimy et la piste de l'Ulaval qui revient sur le chemin Sainte-Foy et d'autre part insécurisant si l'on continue tout droit sur le chemin Sainte-Foy sans piste cyclable dans le tronçon Vimy-de Belmont.</p> <p>Ensuite, en tant que cycliste d'hiver, je tiens à souligner le fait que le cyclisme hivernal fait peur par principe, donc les aménagements cyclables comme celui-ci sont essentiels pour permettre à d'autres de commencer cette pratique et je salue le courage de la</p>	<p>Merci pour votre témoignage.</p>

ville de ce côté, moi-même j'aurais davantage hésité sans cette piste cyclable dans mon lien quotidien. Merci. – Samuel P.	
64. Comme cycliste, je trouve que la piste est extraordinaire parce que sécuritaire. Comme piéton la piste provoque la pacification de la circulation pour notre plus grand bien surtout l'hiver alors qu'on ne se fait plus éblouir. Comme automobiliste, je n'ai pas vu de grand changement à la sacrosainte fluidité parce que les feux de circulation et la nouvelle signalisation font le travail. Bref, bravo! Et surtout continuer. – Guy L.R.	(Aucun commentaire la Ville)
65. Je suis utilisatrice (lien Pente-Douce et ch. Sainte-Foy). J'apprécie l'initiative et l'ambition de la ville à offrir un véritable lien cyclable utilitaire et à encourager les déplacements alternatifs et actifs. Concernant la sensibilisation des cyclistes aux bonnes pratiques, je proposerais fortement de s'allier aux équipes du service àVélo! – Camille L.-V.	Merci de votre commentaire. Nous notons votre proposition concernant une meilleure collaboration avec le service àVélo.
66. Je veux réagir à la dame qui vient d'intervenir. Les autos sont plus dangereuses que les vélos, mais ce n'est pas une raison pour foncer sur les piétons. Le civisme a toujours sa place. Calmons-nous tous sur la route. – Flore F.	(Aucun commentaire de la Ville)
67. Est-ce qu'un projet pilote àVélo pour l'hiver est à l'étude ? (mécanique et non électrique) --> Comme à Montréal. – Benjamin B.	Oui, l'équipe À Vélo regarde les possibilités à cet effet. Nous vous remercions de votre intérêt.
68. Je circule tous les matins sur le chemin Sainte-Foy vers 7 h 15 direction est et je dénombre systématiquement des cyclistes délinquants qui passent sur les feux rouges, les feux de piétons et les feux de vélo au rouge et ce, tous les jours ?? J'ai fait un signalement à la police pour qu'elle intervienne, mais je n'ai jamais vu personne de la police à cette heure du jour. Selon vos données seulement 12 % des utilisateurs seraient délinquants, mais en réalité c'est bien plus !! Surtout le matin quand le trafic est moindre. J'aimerais que vous révisiez vos données. – Daniel G.	Nous notons vos observations. Merci !
69. J'aimerais attirer votre attention qu'une des conséquences de la nouvelle signalisation interdisant les virages à gauche est une forte augmentation de la congestion routière sur le boulevard de l'Entente entre	On prend note du commentaire.

Marguerite Bourgeois et la côte St-Sacrement. Est-ce que les statistiques d'accident de virage à gauche sont moins grandes à cette intersection? – Philippe H.	
-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--

C) Commentaires écrits en salle (feuille de commentaires à compléter sur place)

Étant donné le grand nombre de personnes présentes, il était possible pour les participants ne souhaitant pas s'exprimer au micro, de transmettre leurs commentaires par écrit. Une feuille leur a été distribuée lors de la séance en salle. Les questions suivantes leurs étaient posées :

Apprécier :

Quels sont les éléments que vous appréciez du projet ? Et pourquoi?

Ajuster

Quels sont les éléments à ajuster ? Et pourquoi ?

Bonifier

Avez-vous des idées ou suggestions pour faciliter la cohabitation ou améliorer le projet ?

Synthèse des commentaires écrits :

48 feuilles ont été compilées et synthétisées.

Apprécier

Quels sont les éléments que vous appréciez du projet ? Et pourquoi?

Amélioration des conditions de circulation pour les usagers du transport actif (Sécurité, confort et efficacité)

Pour les cyclistes :

- J'ai aimé faire du vélo en sécurité sur la piste cyclable
- Protection, largeur de dépassement
- Axe direct, sécuritaire, marquage distinctif
- Plus sécuritaire pour tous
- Bravo, Bravo, Bravo. Belle sécurité
- Sécurité
- Piste cyclable agréable en été
- Sécurité accrue pour les cyclistes (ayant été victime d'un accident en 2021 sur le chemin Sainte-Foy)
- Extrêmement plus convivial de se rendre à l'Université Laval à vélo, entre les avenues Ernest-Gagnon et Vimy
- Favorise les déplacements à vélo, surtout en dehors de la période hivernale
- Sécurité des cyclistes
- Ce lien fait en sorte que je me sens confiant de me rendre à l'Université l'hiver
- Une piste cyclable sécuritaire

- La sécurité et l'accessibilité
- La signalisation et les bornes de protection entre la piste cyclable et la voie des autos. Bien fait!
- Sécurité +++ Efficacité
- Fluidité et sécurité
- Je trouve que le lien cyclable est pratique, direct et on se sent en sécurité. Je l'ai emprunté à maintes reprises et je suis très satisfait du résultat. Ça va au-delà de mes attentes.
- Seulement avoir dédié une voie cyclable de chaque côté du chemin Sainte-Foy et d'y avoir installé des bollards, sont des éléments qui font une bonne différence dans les déplacements à vélo
- Déneigement de la piste cyclable pour rendre le vélo 4 saisons intéressant et possible.
- Axe important entre le Vieux-Québec et le chemin Sainte-Foy et connexion éventuelle vers la Pente-Douce
- Plus fluide pour les vélos
- Père-Marquette = promenade; chemin Sainte-Foy = lien utilitaire
- Efficacité de l'axe cyclable
- Pas de détours
- Rapide
- 4 saisons
- Un lien rapide pour circuler est-ouest à vélo (mais parfois très dangereux)
- La fluidité de la voie cyclable; Sa connexion avec la piste de la Pente-Douce et le corridor cyclable de la rivière Saint-Charles
- J'aime mieux circuler sur le chemin Sainte-Foy que sur la rue Père-Marquette : plus rapide et meilleur sentiment de sécurité
- J'adore la piste cyclable. Tellement plus rapide et sécuritaire. Merci!
- Être capable de prendre la piste cyclable et éviter le trafic
- Efficacité du transport actif sur l'axe
- Sécurité de l'axe et démarquage clair à la peinture verte
- L'usage pour les cyclistes et autres usagers de ces corridors sécuritaires
- La sécurité des vélos et piétons partout
- Un nouveau lien officiel pour les cyclistes plus sécuritaire
- Lien direct que la piste Père-Marquette où je me perdais continuellement et qui m'amenait à prioriser le chemin Sainte-Foy, mieux déneigé.

Pour les piétons et les riverains :

- Amélioration de la qualité de vie
- Cette portion est maintenant très calme
- Merci de mener à terme ce genre de projet qui augmente grandement la qualité de vie de notre beau quartier
- Apaisement de la circulation
- Meilleure expérience piétonne (moins de voitures devant les commerces).
- Sécuritaire, agréable, pratique. Nos enfants sont en sécurité. Merci!
- Diminution de la vitesse automobile
- Sécurité des piétons

- Sentiment de sécurité, sécurité autour de l'école
- Protection des piétons contre l'arrosage (la slush)

Partage plus équitable de l'espace pour les différents usagers

- Moins de voitures
- Démantèlement de la mentalité « tout à l'auto »
- Son caractère pédagogique sur la façon de partager la route avec les autres usagers
- Partage plus équitable de la rue
- Plus grand respect de la vocation de la rue : se déplacer et non se stationner
- Je vis les compromis, car je réside sur Marie-Rollet. Je suis cycliste, piéton et automobiliste. Je suis heureux de faire des compromis en contrepartie des nombreux bénéfices.

Environnement/Changement de paradigme/Mobilité durable

- Vision du futur = densification immobilière = moins de voitures. Appui sur données scientifiques
- Projet inclus dans le développement durable au niveau du transport
- Mobilité durable et active
- Un projet qui encourage la mobilité à vélo 4 saisons comme les villes européennes; on peut le faire!
- Donne une opportunité de transport actif
- Enfin. Merci de concrétiser le développement durable.
- Très beau projet. Ne plus prioriser les voitures.
- Je ne suis pas cycliste, mais ce genre de projet est important pour la transition vers la mobilité durable et environnementale tout en étant important pour améliorer les saines habitudes de vie des populations.
- C'est bien pour l'environnement et pour les cyclistes.
- Un premier tronçon cyclable qui doit s'inscrire dans une vision de prolongement de ce réseau.
- Projet d'avenir. Équipe incroyable. Tenez bon!
- Geste concret pour les changements nécessaires liés aux enjeux de transport et mobilité et aux changements climatiques.
- Je m'implique pour favoriser le cyclisme utilitaire 4 saisons (je donne des formations) et ce lien peut encourager plusieurs personnes à adopter ce mode de déplacement.
- Excellente initiative qui me donne envie de l'utiliser.

Sur le projet plus globalement

- Réalisation rapide!
- Signalisation adéquate
- L'ensemble de l'œuvre est très bien exécuté. Je suis très heureux de voir enfin une intégration de cette qualité. La séparation entre les différents modes de transport semble augmenter la sécurité. L'aspect esthétique est aussi grandement amélioré par le projet.
- Bravo à l'équipe et à l'équipe du maire.
- Indéniablement un succès

- Moins de circulation automobile
- Haute fréquentation

Sur la tenue de la séance

- Qu'on puisse s'exprimer, mais le temps est trop court.
- La prise de parole aux citoyens du coin et informations très appréciées
- Données comparatives
- Bonnes explications
- Continuer à faire des soirées d'information et d'ajustement

Commentaires autres (relatifs aux impacts du projet)

- Trafic épouvantable aux heures de pointe
- Ralentissement de la circulation automobile (Commentaire qui vient d'un automobiliste)
- Incroyablement mal adapté avec la ville et surtout la population minoritaire des cyclistes sans aucun respect envers les piétons et même les automobilistes.
- Fluidité de la circulation
- Aucun besoin d'une piste cyclable supplémentaire entre René-Levesque et chemin Sainte-Foy
- Pourquoi ne pas avoir utilisé Laurier ou chemin Saint-Louis? On aurait accès aux Plaines d'Abraham et au Vieux-Québec.
- Comment voulez-vous apprécier ce projet?
- Le chemin Sainte-Foy est affreux avec ces poteaux.
- Commerçants non atteints
- Inutile en hiver. Très peu de cyclistes.
- Manque de stationnement
- Complique le déneigement
- Augmente les coûts du déneigement
- Déneigement
- Il faudra beaucoup de temps pour changer les mentalités.

Ajuster

Quels sont les éléments à ajuster ? Et pourquoi ?

Éléments de sécurisation à améliorer : compréhension et respect de la signalisation, signalisation et infrastructure

- Davantage de SAS vélo pour le virage à gauche en deux temps, comme vers Ernest-Gagnon depuis chemin Sainte-Foy, direction est;
- Prolonger la bande cyclable et installer les bollards à la ligne d'arrêt des cyclistes et non des automobilistes
- Manque de séparation physique (dangereux) en hiver
- Séparation physique de la piste vs autos
- Séparation en béton
- Mettre des séparations plus solides entre les voies automobiles et les autres usagers pour augmenter leur sécurité

- Bétonner la séparation
- Honnêtement, quand on regarde le chemin Sainte-Foy avec tous ces poteaux tout croches, c'est affreux.
- Mettre des jolis bollards (voir ceux en forme de crayon devant les écoles)
- Plus grande durée du feu vert cyclistes au coin Hollande, direction est : dans mon expérience, vu le grand achalandage de la piste en heure de pointe (17 h à 17 h 30) la durée en place à l'automne laissait à peine le temps à tous les cyclistes de passer en file.
- Marcher sur chemin Ste-Foy près de l'université est très dangereux. Il n'y a aucun accotement donc c'est très dangereux.
- Flux de transit, de Vimy Nord en particulier : apaisement de la circulation hors chemin Sainte-Foy et boulevard de l'Entente.

Amélioration de la cohabitation entre les différents usagers

- Offrir des ateliers sur le code de sécurité routière (pour cyclistes, piétons et automobilistes);
- Intervention des organismes comme Accès Transports Viables est déjà fait mais c'est à refaire;
- Pour encourager de meilleurs comportements et du partage de la route, financer des OBNL capables de rejoindre les utilisateurs pour augmenter la sensibilisation et formation au Code de la route;
- Sensibilisation générale, surtout des cyclistes sur les comportements pour qu'ils soient en sécurité et que les piétons le soient aussi;
- Bonne idée la sensibilisation sur les bonnes pratiques (autant cyclistes qu'automobilistes);
- Informer davantage les cyclistes; peut-être devrait-il passer un code de la route?
- Les cyclistes devraient respecter aussi les automobilistes;
- Feux cyclistes vs feu piéton = confusion;
- Feux cyclistes pas clairs (pas à toutes les intersections donc on suit les feux des autos);
- Le feu vert pour les vélos est pris parfois par les automobilistes comme un signal qu'ils peuvent tourner à droite. Cela peut causer des accidents. Ajouter une flèche (rouge, ambre, vert) pour tourner à droite pour les automobiles;
- Pas d'explications sur la signalisation;
- Meilleure identification et code de couleur du Réseau Vélo Cité;
- Ajouter des mots sur les panneaux céder : priorité aux cyclistes. Le symbole céder demeure méconnu au Québec.
- Améliorer la signalisation pour sensibiliser les automobilistes à regarder dans leur miroir à droite;
- Améliorer l'affichage (on se perd et ne savons pas où aller);
- Améliorer les feux de circulation pour indiquer par une flèche rouge l'interdiction de tourner à droite (en présence d'une flèche indiquant le droit d'aller tout droit) avant l'apparition du feu vert plein;
- Rendre plus clair lorsque l'on doit suivre les feux vélos versus ceux pour automobiles. Parfois je vois une verte et finalement, je me rends compte que j'ai un vélo jaune ou rouge.
- Signalisation à améliorer pour clarté et compréhension;
- La sensibilisation auprès des cyclistes (respect des piétons) est importante!
- Code d'éthique du cycliste. Je fais partie du 13 % téméraire et les commentaires ce soir m'ont bien sensibilisé.

- Faire une campagne de sensibilisation pour expliquer les règles à suivre pour chaque usager;
- Voudriez-vous SVP, cesser de dérouler le tapis rouge impunément pour les cyclistes dont trop sont totalement immatures et sont toujours plus vite. Je vous prédis des carambolages entre cyclistes et en plus les trottinettes. Et à quel prix?
- Renforcer les règles de sécurité et la signalisation et ce, pour tous les usagers (piétons, cyclistes et automobilistes);
- Signalisation pas de piétons dans la piste;
- Trop souvent encore en tant que cycliste, je dois éviter une automobile (même en ayant plusieurs lumières);
- Continuer la campagne d'information et de sensibilisation pour les vélos et pour les automobilistes : priorité selon les feux, tourner à gauche dans les SAS en 2 temps. Priorité au piéton au feu piéton, priorité au cycliste sur les automobilistes tournant à droite.
- Une présence policière aux intersections problématiques pour sensibiliser et expliquer les nouvelles signalisations dans la période d'adaptation;
- Présence policière permanente aux feux rouges des cyclistes;
- Meilleure surveillance;
- Augmenter les contraventions aux automobilistes et cyclistes qui ne respectent pas les règles;
- Surveillance au printemps prochain;
- Surveillance accrue des automobilistes délinquants (ex. stationnement dans la piste);
- Tempérer l'ardeur des cyclistes;
- Certains cyclistes quittent la piste cyclable en arrivant aux feux rouges pour emprunter la voie des autos afin de passer sur le feu vert des automobilistes;
- Trouver une façon de réduire le nombre de taxis stationnés dans la piste cyclable. Peut-être en ajoutant des aires d'attente ou en informant mieux les compagnies de taxis;
- Plus de bollards pour rendre plus difficile de se stationner illégalement;
- Les voitures se stationnement sur la piste cyclable depuis que les bollards ont été retirés. Assez dangereux;
- La vitesse maximale des appareils électriques sur la piste cyclable doit être à la vitesse moyenne des vélos non électriques. Idéalement, ils doivent avoir leurs propres voies.
- Les intersections, les relations avec les piétons et les automobilistes (la cohabitation). Les entrées charretières, surtout le soir.

Visibilité des cyclistes

- Améliorer la visibilité en soirée pour plus de sécurité
- La visibilité ++ des cyclistes la nuit
- Habillement sécuritaire (réfléchisseurs et lumière) nécessaire pour les cyclistes
- Projet pour offrir lumière vélo aux jeunes

Connectivité avec les quartiers

- Connexion à la piste cyclable de Vimy pas optimale
- Connexion à la Basse-ville pas optimale
- Trouver une solution pour l'avenue Myrand et le chemin Sainte-Foy
- Passage vélo sur Louis-Frédéric

Réalisation du lien cyclable

- La fin de la piste cyclable; pour passer du chemin Sainte-Foy à la piste cyclable devant le collège Stanislas n'est pas très fluide et il faut repartir en pente remontante.
- Les bouches d'égout et autres pourraient être à niveau.
- Je n'ajusterais pas grand-chose à part, dans une version améliorée, séparer le lien cyclable physiquement de la route plutôt qu'avec des bollards et intégrer avec le trottoir, une partie piétonne et une partie cyclable.
- Abaissement de trottoirs pour accès vélos et chariots vers les commerces.
- Assurer une meilleure coordination lors d'un nouvel aménagement (arrimage lors de l'implantation des corps de métier).
- Quand vous ajouterez du traçage sur chemin Sainte-Foy, le faire de nuit.
- Bonifier la piste cyclable existante, avec des arbres, moins de trafic et de feux rouges. Moins de bruit, pas d'autobus.
- Penser le réaménagement de cet axe routier cyclable et piétonnier afin d'accroître les surfaces végétales, créer de l'ombrage pour les piétons et cyclistes.
- Améliorer l'ensemble du chemin Sainte-Foy avec une vision paysagère de qualité de façade à façade : plantation d'arbres d'alignement; mobilier urbain; aménagement de banquettes avec plantation de vivaces; intégration de l'ensemble des voies de circulation avec revêtement de sol différencié.
- Meilleure luminosité et éclairage à certains endroits.
- Même modèle que sur la 8^e Avenue? Trottoir et piste cyclable ensemble au même niveau.
- Pensez plus en profondeur les appareils et véhicules permis sur les liens cyclables de la ville.

Déneigement

- Déneiger la rue dans son entièreté.
- Il y a plus de piétons que de cyclistes alors déneiger les trottoirs en priorité.
- Enlever tous les bollards en hiver.
- Déneigement et accès aux autobus pour les personnes âgées, les personnes avec une poussette, en particulier après une bordée de neige où la neige accumulée sur la zone tampon ne permet pas aux autobus de se stationner le long du trottoir aux arrêts d'autobus.
- Déneigement : la priorité aux trottoirs versus la piste cyclable (plus de piétons que de cyclistes en hiver).
- Ce que je n'aime pas est qu'il reste de la neige et même de la glace dans le centre après une tempête de neige. L'hiver, c'est ordinaire; les trottoirs c'est une priorité.
- Le déneigement à améliorer vraiment, tant pour les voies annexes et les cyclistes.
- Améliorer le déneigement.
- Déneiger la rue dans son entièreté.
- Il y a plus de piétons que de cyclistes donc déneiger le trottoir en priorité.
- Surtout, cessez de déblayer les pistes cyclables avant les trottoirs et les traverses des édifices pour personnes âgées.
- Calculer l'augmentation du déneigement (gaz à effet de serre dû à la machinerie de déneigement, coûts supplémentaires).
- Si déneigement, chemin Sainte-Foy prioritaire. Prévoir une autre sortie vers René-Lévesque pour les rues perpendiculaires.

Fluidité et accessibilité des autres modes de transport

➤ **Transport en commun**

- Retards considérables pour les autobus aux heures de pointe. De la Place d'Youville à l'école St-Stanislas, presque une heure!
- L'arrêt d'autobus au Collège Stanislas est trop loin. Le ramener à l'entrée du Collège.
- Éviter de diminuer la quantité d'arrêts du parcours 807 puisque ça pourrait diminuer la désirabilité du transport en commun.
- J'ai hâte de voir le projet pilote pour les plateformes facilitant, améliorant la vitesse des parcours du 807. Les parcours 807 peuvent être longs aux heures de pointe.
- Améliorer l'intégration des autobus dans la piste cyclable.
- Préoccupations à l'endroit des usagers du transport en commun.
- Faciliter les déplacements en autobus, surtout pendant l'hiver et même pendant les autres saisons. Beaucoup de marcheurs voyagent en autobus sur le chemin Sainte-Foy vu les écoles, les hôpitaux, etc.
- Prendre les besoins des piétons et des utilisateurs du RTC.
- Les parcours 807 sont souvent bondés le matin et le soir. Penser à augmenter le nombre d'autobus disponibles à ces moments-là.
- Augmenter les lignes 807 malgré la mise en place de la piste cyclable.

➤ **Accessibilité**

- Temps de stationnement partout le même pour l'homogénéité lors de la recherche d'espace.
- Permettre des places pour les commerces pour 15 minutes, par exemple.
- Rendre disponible le stationnement du Centre de services scolaires (écoles les fins de semaine).
- Ajout de stationnements pour les commerces, piétons sur les rues adjacentes sans enlever des sections du lien cyclable sur chemin Sainte-Foy.
- Sortie et entrée des véhicules près de l'hôpital. Parfois, c'est difficile de se faire voir sur la piste cyclable.
- Accès entravé pour les ambulances vers l'hôpital Saint-Sacrement. Je préfère la piste Père-Marquette, beaucoup plus sécuritaire.
- Enlever tous les bollards en hiver.
- Notre entrée privée est à 67 pieds du feu de circulation Murray, en arrivant de l'ouest, 9 fois sur 10, les automobilistes pensent que je vais tourner au feu. Serait-il possible d'installer un panneau indiquant les entrées privées?
- Tourner à gauche sur le chemin Sainte-Foy vers côte Saint-Sacrement. Le trafic n'est pas dirigé sur René-Lévesque puisque le tournant à gauche est aussi interdit. Résultat : les usagers vivant dans le quartier doivent sillonner dans les petites rues. Très dangereux pour les enfants!
- Permettre de tourner à gauche à partir de René-Lévesque.
- La circulation dans le quartier et les virages à gauche pour certaines rues comme Saint-Sacrement, de l'Entente.
- Permettre le virage à gauche sur St-Sacrement.
- Le virage à gauche avec lumière clignotante partout SVP.

- Virage à gauche pour les résidents lorsqu'une lumière est déjà en place.
- Aussi, rendre la séquence des feux de circulation verte lorsque la traverse pour piéton est en action sur le chemin Sainte-Foy, intersection Hollande.
- Changer certains sens de rue pour permettre de mieux circuler dans le quartier (Raymond-Casgrain).
- Retirer les « Jersey » (barrières en béton) sur Raymond-Casgrain pour permettre le passage à sens unique des véhicules voulant aller vers le boulevard René-Lévesque.
- Feu de circulation incorrect aux coins des avenues Marguerite Bourgeoys et Calixa-Lavallée.
- Feu piéton automatique au coin de l'avenue de Vimy.
- Outre l'amélioration de la synchronisation des feux de circulation, penser à changer les feux de circulation piéton de l'arrêt rouge complet à des feux piétons dynamiques (comme à Montréal) où il y a toujours un axe piéton disponible.

Saisonnalité

- Ouvrir la piste cyclable d'avril à novembre.
- Québec n'est pas Montréal ni Toronto. SVP, pas en hiver. Glacé à -35C à Québec, doublé du comportement dangereux de très nombreux cyclistes qui auront toujours un énorme besoin d'éducation.
- Il est à prévoir que la piste sera probablement moins utilisée en hiver. La piste cyclable à Québec l'hiver est un non-sens car nous vivons dans un pays de neige.
- Avoir des statistiques comparatives des mois de mars et novembre.

Autres commentaires

- Synchronisations des feux à vitesse vélo.
- La communication, et consulter le conseil de quartier.
- Venez nous rencontrer dans Saint-Sacrement au conseil de quartier pour prendre davantage de nos questions et réactions.
- Google Maps ne sait pas qu'on ne peut pas tourner à gauche sur Saint-Sacrement et Hollande.
- Vos constats à améliorer sont pertinents (amélioration de la synchronisation des feux de circulation, surtout ceux piétons); rendre les feux piétons plus fréquents.
- Je suis contre l'idée d'installer un compteur.
- Éliminer la piste du chemin Sainte-Foy.
- Encourager les automobilistes à emprunter René-Lévesque conçu pour l'automobile.
- Lors des journées où les gens sont au bureau, faut le dire que l'augmentation du temps véhiculaire est de deux sortes. Si vous prenez le temps dans les périodes de pointe de ces journées, le mercredi, c'est 20 à 30 minutes de Marguerite-Bourgeoys à Belvédère. Faites l'exercice. On comprend que vos sondages sont très malléables. Nous sommes plusieurs à ne plus voter pour vous et je suis cycliste depuis 30 ans.
- Je suis moi-même cycliste et jamais je n'ai eu de problème pour aller dans le Vieux-Québec ou à Sainte-Foy alors pourquoi le chemin Sainte-Foy?
- Conserver la piste de Père-Marquette.
- Écouter les spécialistes, pas seulement les représentants municipaux.
- Pourquoi ne pas autoriser les cyclistes à passer sur le feu rouge quand ils ne traversent pas de rue?

Bonifier

Avez-vous des idées ou suggestions pour faciliter la cohabitation ou améliorer le projet?

Poursuite du lien cyclable

- Fin en queue de poisson. Poursuivre le développement.
- Allonger le parcours.
- Prolonger la piste cyclable de Vimy au CEGEP de Sainte-Foy.
- La connectivité de Honoré-Mercier à l'université, voire avec le Cégep de Sainte-Foy.
- Continuer la piste cyclable jusqu'à l'université.
- Prolonger vers l'est et vers l'ouest de l'axe.
- Continuer le projet, surtout vers la rue Saint-Jean.
- Allonger jusqu'à l'université (sécuriser l'intersection Myrand et chemin entre les immeubles).
- Aménagement de connexion Père-Marquette au Vieux-Québec.
- Connecter avec d'autres axes cyclables
- Allonger la piste cyclable jusqu'à l'Université Laval.
- Prolonger la piste jusqu'à De Salaberry ou même plus loin.
- Prolongement jusqu'à l'Université Laval.
- Pérennité.
- On attend le prolongement avec impatience! Merci.
- Poursuivre le développement du réseau cyclable 4 saisons.

Bonification des infrastructures et des services

- Plus de supports à vélo à l'année (visible pour protéger des risques de vol).
- Avant les feux piétons, des coussins berlinois pourraient être ajoutés pour les cyclistes.
- Offrir le service à Vélo pendant l'hiver.
- Ajouter de la signalisation relative à la localisation ou aux directions (ex. : direction vers l'université et les cégeps, centre-ville, etc.).
- Améliorer la signalisation dans les principaux axes avoisinants.

Changement de mentalité

- Publicité intelligente et motivante.
- Il n'est pas normal qu'un projet aussi essentiel et d'actualité soit autant controversé. Je pense qu'il est essentiel de conscientiser la population sur les bienfaits et laisser les effets bénéfiques sur le long terme faire leurs preuves.
- Plus il y aura de cyclistes 4 saisons, plus les automobilistes devront s'adapter et plus ce sera la norme.
- Les cyclistes n'ont pas à se stationner dans les rues, ils se tiennent en forme. Moins de bruit, moins d'accidents.
- Bénéfique pour l'environnement. Les cyclistes prennent moins de place sur les routes et brisent moins les routes. Toute la société bénéficie de ces aspects.
- Promouvoir les aspects positifs pour tous.
- Faire valoir aux automobilistes qu'ils bénéficient aussi de ce lien cyclable.
- Promouvoir auprès des commerçants qu'ils bénéficient aussi du lien cyclable.

- Beaucoup d'éducation à faire auprès des nouveaux cyclistes sur les bienfaits que l'aménagement apporte.

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