



CONSEIL DE QUARTIER

**Mémoire présenté dans  
le cadre des consultations sur la  
*Stratégie de sécurité routière 2020-2024*  
de la Ville de Québec**

Janvier 2020

## À propos du conseil de quartier du Vieux-Limoilou

---

Interlocuteur privilégié de la Ville de Québec, le conseil de quartier du Vieux-Limoilou (CQVL) a pour mission de permettre aux citoyens d'exprimer leurs opinions et leurs besoins concernant leur quartier, notamment en ce qui a trait à l'aménagement du territoire, l'aménagement des propriétés municipales, la vie communautaire et la sécurité publique.

Le conseil de quartier du Vieux-Limoilou est notamment appelé à :

- Émettre des recommandations sur les projets de modification aux règlements d'urbanisme dans le quartier ou sur tout projet touchant le quartier qui leur est soumis par la Ville de Québec;
- Tenir des séances de consultation publique;
- Transmettre leur avis au Conseil de Ville ou au Conseil d'Arrondissement sur toute matière concernant le quartier;
- Bonifier l'offre de service et contribuer à la planification ou la mise en oeuvre d'un projet municipal touchant le quartier.

Le conseil d'administration du conseil de quartier est composé d'un maximum de onze personnes, dont la conseillère municipale du district Vieux-Limoilou, sans droit de vote. Le conseil de quartier du Vieux-Limoilou représente environ 18 000 citoyens et citoyennes.

## Énoncé général

---

Dans le cadre de ce bref mémoire, le conseil de quartier du Vieux-Limoilou formule diverses perspectives et recommandations, au profit de la stratégie de sécurité routière 2020-2024 de la Ville de Québec.

De par son mandat, les recommandations émises par le CQVL viseront le quartier Vieux-Limoilou et ses réalités.

De façon générale, le conseil de quartier recommande de :

01. **Renforcer la sécurité piétonne**, au bénéfice des déplacements dans le quartier;
02. **Mettre à niveau les infrastructures piétonnes** sécuritaires déjà existantes, notamment par l'élargissement des trottoirs ou la plantation d'arbres et cela, été comme hiver;
03. **Mettre en place des corridors scolaires**, afin de mieux protéger les écoliers et de les encourager à favoriser les déplacements actifs;
04. **Ajuster et valider les parcours piétons**, notamment à l'entrée et à la sortie des autoroutes;

05. **Renforcer la sécurité à l'entrée et à la sortie des ruelles**, en réponse aux risque de visibilité important à l'entrée et à la sortie de ces espaces de jeu, de rencontre, de verdissement et de transit;
06. **Enrichir la cohabitation entre les différents moyens de transport**, en les encourageant tous de façon équitable tout en effectuant le rattrapage nécessaire en faveur de certains d'entre eux;
07. **Concevoir de nouveaux aménagements quant aux rues à problème du secteurs**, tels la 18e Rue, la 1ère Avenue, la 3e Avenue ou la 4e Avenue;
08. **Favoriser une plus grande convivialité des déplacements piétons**, en minimisant l'impact lié à la présence sur le trottoirs d'infrastructures urbaines (poteaux électriques, bornes fontaines, etc.);
09. **Adopter une vision Zéro accident**, plutôt que d'uniquement s'en inspirer;
10. **Mettre en place une large campagne de sensibilisation au profit de la sécurité routière**, en déployant un réseau d'ambassadeurs hyperlocaux et citoyens.

## **La sécurité des déplacements, une priorité pour les Limoulois**

---

Vélo, transport en commun, circulation piétonne, automobile : le quartier Vieux-Limoilou a à sa disposition un large éventail quant à la mobilité - cela, sans compter les ajouts qui seront effectués par le biais du Réseau de transport structurant de la Capitale.

Il s'agit d'un ensemble de solutions qui apporte des défis de cohabitation, entre usages et usagers. Il s'agit là d'un cocktail parfois explosif, pouvant engendrer conflits ou collisions, qui préoccupe largement les Limoulois et Limouloises - un constat, appuyé par les résultats d'une consultation citoyenne menée en 2018-2019, qui met bien de l'avance l'importance et l'urgence quant à la mise en place d'approches et d'action au profit de la sécurité routière et, par extension, de la cohabitation positive des modes de transports.

### **1. À propos de la démarche de consultation citoyenne de 2018-2019**

Ce constat est appuyé, en bonne partie, sur les résultats d'une consultation citoyenne menée en décembre 2018 et janvier 2019 conjointement par les administrateurs et administratrices du conseil de quartier du Vieux-Limoilou et Votepour.ca.

Cette consultation visait à amener les Limoulois et Limouloises à définir une vision pour leur quartier, tout en témoignant de ses défis et enjeux et en identifiant des actions clefs pour son développement et son évolution.

Pour réaliser cette enquête les équipes ont :

- ◆ distribué 8 000 encarts en porte-à-porte;
- ◆ rejoint 5 000 résidences et 25 commerces;
- ◆ rencontré directement 200 personnes;
- ◆ diffusé de l'information sur 5 groupes Facebook;
- ◆ réalisé 7 entrevues médiatiques - papier, Web ou radio;
- ◆ rendu disponible un questionnaire papier à deux adresses du quartier;
- ◆ sollicité une multitude de relayeurs additionnels.

Au total, c'est plus de 900 personnes qui ont participé à l'enquête.

Pour consulter la démarche détaillée et ses résultats : <https://votepour.ca/rapport/vieux-limoilou/>

## 2. La sécurité des déplacements, enjeu prioritaire pour le Vieux-Limoilou

Résultat? Parmi les éléments soulevés par les citoyens, la question des modes de transports et la sécurité des déplacements a été également largement citée. L'enjeu de la mobilité a été identifiée comme prioritaire par 41 % des répondants, avec plus de 360 recommandations émises. Il apparaît clair que la **sécurité piétonnière**, la **réduction de la vitesse** et la **sécurisation des déplacements à vélo** sont des enjeux récurrents.

Le constat général qui en ressort? Plusieurs modes de transports coexistent dans le quartier, mais cette coexistence ne se fait pas sans difficulté.

La sécurité piétonne est ciblée, tant dans les déplacements sur les artères commerciales ou résidentielles, que dans les ruelles. « Mes premières préoccupations concernent surtout la circulation piétonnière. Nous adorons nous promener dans Limoilou, mais il reste beaucoup à faire pour assurer le confort et la sécurité », soulignera un répondant.

De façon générale, on cherche des milieux de vie sécuritaire pour une variété d'utilisateurs. Des multiples mentions liées à la sécurité des déplacements, deux enjeux semblent toutefois dominer de façon plus importante :

- **réduction de la vitesse automobile;**
- **sécurité des déplacements actifs** (vélo, piétons).

Ainsi, des questions liées aux transports actifs ont été ciblées à 211 reprises, 76 commentaires sont liés au transport en commun, et 189 à l'auto.

« Même s'il y a eu de belles initiatives récemment, on doit généraliser les interventions qui vont améliorer la convivialité de l'aménagement de l'espace et la sécurité des déplacements en mode actif », notera-t-on, chez un répondant, pendant qu'un autre évoquera souhaiter « pouvoir circuler à vélo, en famille, plus sécuritairement, pouvoir me rendre à vélo avec les enfants, sans soucis, entre la maison, l'école et le CPE ».

« L'enjeu principal à mon avis est la sécurité routière - il faut trouver un moyen de réduire la vitesse des voitures qui circulent dans le quartier et donner encore plus de place aux piétons », soulignera un autre.

De tels constats généraux en côtoient d'autres, identifiant des enjeux ciblés. Par exemple : « Un autre problème est la circulation dans les rues du quartier près de la sortie d'autoroute : les automobiles circulent rapidement dans les rues (3<sup>e</sup> Rue, 2<sup>e</sup> Rue, etc.), il est dangereux de traverser la 1<sup>ère</sup> Rue pour se rendre au parc près la rivière, il est très difficile et dangereux de traverser à la lumière au coin de la 1<sup>ère</sup> et de 8<sup>e</sup> Avenue, notamment aux heures de pointes... Les automobiles circulent à grande vitesse et ne respectent pas les passages piétons. »

Bref, pour beaucoup, la circulation dans le Vieux-Limoilou est « trop intense » et, de surcroît, le code de la sécurité routière est, bien souvent, peu respecté par les automobilistes.

## **Perspectives et recommandations du conseil de quartier**

---

En considérant l'état de situation décrit préalablement et les observations transmises par les Limoulois et Limouloises dans sa consultation de 2018-2019, le conseil de quartier du Vieux-Limoilou est d'avis que les enjeux de mobilité doivent être adressés de façon prioritaire, de façon à mettre en place des solutions pérennes au profit de la sécurité et de la qualité de vie des résidents et résidentes du quartier, autant que celle de ses visiteurs.

### **1. Pour une campagne de sensibilisation d'envergure**

De façon générale, le CQVL reçoit avec enthousiasme la volonté émise par la Ville de Québec d'investir dans la sensibilisation des usagers de la route (automobilistes, cyclistes, piétons) quant à la présence des uns et des autres. Le conseil de quartier est en effet persuadé que ce n'est pas seulement l'aménagement de la route ou la présence de panneaux de signalisation qui permettent de réduire, de façon significative, tant les incidents que les accidents.

Il importe ainsi d'inciter les citoyens à se doter de bonnes habitudes et de bons comportements au profit d'un sain partage de la route.

Le conseil de quartier estime que l'administration municipale pourrait et devrait utiliser tous les moyens nécessaires afin de transmettre massivement le message de cette campagne de sensibilisation et cela, à l'attention de tous les citoyens - aides-mémoires, publicités, sites Web, médias sociaux, etc.

De plus, face à cette nécessité d'une large mobilisation, le CQVL croit que la Ville est sur la bonne voie en annonçant d'emblée vouloir y engager la participation de citoyens et d'organismes - notamment par le biais de budgets de 3 000\$ à l'attention des conseils de quartier, afin d'en promouvoir la discussion dans une logique hyperlocale.

Cette campagne pourra inciter les usagers de la route à respecter les règlements en vigueur.

## 2. Pour des corridors scolaires et des artères plus sécuritaires

Le CQVL salue également la volonté de la Ville à prendre les mesures pour protéger les écoliers, notamment par le biais de la création de parcours sécuritaires dans les secteurs où ces chemins étaient inexistants.

Dans le quartier Vieux-Limoilou, les artères fréquentées par les écoliers et écolières sont, bien souvent, des rues fort achalandées, d'un point de vue automobile, et où la circulation piétonne n'est pas toujours aisée.

### 2.1 Sécuriser les rues fréquentées par les écoliers

C'est, notamment, le cas de la 4<sup>e</sup> Avenue, menant entre autre à l'École Saint-Fidèle... Comparativement à ses voisines, elle semble dans bien des cas servir « d'autoroute » pour les véhicules se rendant de la 4<sup>e</sup> Rue jusqu'au Sud de Charlesbourg.

Le trafic y est, somme toute, rapide et les voies sont très larges. En dehors de quelques feux de circulation, les infrastructures favorisant le passage des piétons manquent à l'appel. Et, de ce fait, plusieurs intersections posent problème et présentent des défis – tant pour les conducteurs, que pour les piétons ou cyclistes.

Actuellement, les piétons peuvent traverser de façon sécuritaire l'artère du Vieux-Limoilou dans sa portion sud, que ce soit à l'arrêt de la 3<sup>e</sup> Rue, ou aux feux de signalisation de la 4<sup>e</sup>, 6<sup>e</sup>, 8<sup>e</sup> ou 12<sup>e</sup> Rue. Par la suite, de la 13<sup>e</sup> à la 18<sup>e</sup> Rue, il n'existe qu'un seul passage piéton prioritaire, ce qui représente un manque important. Non seulement la signalisation entourant le passage piéton déjà existant est-elle déficiente (les automobilistes n'y laissant pas la priorité aux piétons), mais, considérant la présence de l'autre côté tant du parc Ferland que du Cégep Limoilou, cet unique passage ne représente pas une option suffisante pour la portion nord de l'artère. Cela, sans compter l'aspect convivial de l'artère qui pourrait également être amélioré : certes, quelques points de verdissement sont présents, mais, de manière générale, d'autres plantations pourraient également être prévues sur sa longueur.

Parmi les points qui pourraient être ajoutés ou bonifiés, on peut mentionner :

- Meilleure **signalisation** entourant les passages piétons;
- **Aménagement de la chaussée** amenant un rétrécissement à ces passages;
- Possibilité d'ajouter une **trame verte au centre de la chaussée**;
- Transformation de l'artère en "**rue conviviale**", à l'image du chemin de la Canardière.

Cela, dans l'objectif de bonifier la circulation piétonne - d'autant considérant la présence d'un axe scolaire important, et de contrôler la vitesse de circulation automobile.

### 2.2 Mettre en place des corridors scolaires

Cela dit, hors de cet exemple spécifique, et de façon plus large, le conseil de quartier estime que des **corridors scolaires** - à l'image de ceux mis en oeuvre dans Lairet - devrait être mis en place dans le Vieux-Limoilou, en se basant sur les circuits de corridors scolaires déjà existants,

il va sans dire. Les parcours écoliers des écoles Saint-Fidèle, Grande-Hermine, ainsi qu'une fois celle-ci construite, Stadacona, devraient être ciblés.

### **3. Pour une circulation piétonne hiver comme été**

Les Limoulois et Limouloises souhaitent se déplacer à pied hiver comme été. Les déplacements vers les pôles de service (écoles, cégep) ou les commerces de proximité, par exemple, doivent pouvoir s'effectuer de façon sécuritaire peu importe la saison.

#### **3.1 Des déplacements sécuritaires en hiver**

On est pas seulement piéton en été ou en automne. Même dans un contexte où la neige est présente, les citoyens et citoyennes continuent à se déplacer.

Malheureusement, les infrastructures piétonnes - physiques ou visuelles - ne survivent pas toujours à l'arrivée de la neige... À titre d'exemple : les passages piétons, s'ils ne sont pas accompagnés de panneaux de signalisation, ne survivent tout simplement pas à l'arrivée de la neige sur la route. Une fois les lignes jaunes disparues, le passage piéton n'existe tout simplement plus pour les automobilistes. Les piétons s'étant habitués à profiter de ce passage devant être - techniquement - sécuritaire, ne sont tout simplement plus en sécurité lors de cette traversée...

La mise en place de telles infrastructures doit donc, de facto, prendre en considération l'arrivée de la neige, et ne pas se limiter au traçage de lignes au sol.

Considérant que, bien souvent, même lorsqu'ils sont visibles, les passages piétons ne sont pas respectés par les automobilistes, ceux-ci sont complètement ignorés une fois recouverts par la neige, les rendants alors, à toute fin pratique, inutiles et dangereux.

De plus, les enjeux liés au respect du code de la sécurité routière sont exacerbés dans un contexte où, de surcroît, les trottoirs ne sont pas toujours déneigés adéquatement.

Voilà donc un exemple, parmi d'autres, d'ajustements à mettre en place en ce qui a trait à l'adaptation saisonnière des mesures à développer.

#### **3.2 Des infrastructures et de la signalisation en appui aux déplacements piétons**

Le conseil de quartier estime que les aménagements et les infrastructures existants pourraient être bonifiés au profit de la sécurité piétonne. Des aménagements tels de la plantation d'arbres, ou encore l'élargissement des trottoirs (dans l'esprit de l'aménagement de rues conviviales, tel que proposé et mis en oeuvre sur certaines artères par la Ville de Québec) pourraient ainsi être mis en oeuvre, voire systématisés - ce qui n'est pas le cas actuellement.

Si l'on souhaite favoriser les déplacements actifs, il faut démontrer que les aménagements en place sont en mesure d'offrir des standards les plus élevés en matière de sécurité!

Les passages piétons eux, pourraient gagner à être accompagnés d'aménagements additionnels - à l'image notamment de ce qui a été mis en place sur la 12e Rue, à proximité de l'École Saint-Fidèle. Ce type d'aménagement pourrait avoir un effet favorable sur le sentiment de sécurité, autant que de soutenir un ralentissement de la circulation.

On remarque, dans cet esprit, que l'ajout de bollards - par exemple sur la 8e Avenue - amène un ralentissement concret de la vitesse de circulation dans certaines portions de l'artère (notamment, dans le corridor 8e Avenue / 12e Rue, à proximité du Cégep Limoilou). Ce type d'aménagement pourrait être bonifié pour la saison estivale, toutefois, il importerait également de mesurer l'impact du retrait de ces infrastructures sur la vitesse de circulation hivernale. Les infrastructures venant appuyer la sécurité des piétons sont, par ailleurs, largement documentés.

De ce fait, le conseil de quartier est d'avis que le Vieux-Limoilou, déjà dense, et dont la population souhaite se déplacer davantage à pied qu'elle ne le fait maintenant, est un lieu propice à ce type d'aménagement et pourrait servir de "laboratoire" pour la mise en place d'infrastructures piétonnières sécuritaires.

#### 4. Pour l'adoption d'une vision Zéro accident

Une vision « Zéro accident » vise la réduction drastique du nombre d'accidents graves et mortels par une meilleure planification des aménagements publics et des déplacements. Cette vision s'articule autour de quatre grands principes :

- **Éthique** : la vie humaine est prioritaire, plus encore que la mobilité;
- **Responsabilité** : les concepteurs, gestionnaires et usagers partagent la responsabilité;
- **Sécurité** : les systèmes de transport doivent tenir compte de la faillibilité des humains;
- **Changement** : les concepteurs, gestionnaires et usagers doivent accepter le changement de culture amené par cette approche.

L'objectif de cette vision des de placer l'humain au cœur de la planification urbaine autant que de l'organisation des transports, plutôt que de penser ceux-ci d'abord au profit des déplacements des automobiles.

Certes, il est bien de s'inspirer de cette philosophie, mais le CQVL est d'avis qu'il serait plus porteur, et que cela enverrait un message plus fort, si la Ville de Québec adoptait une telle vision dans sa stratégie, plutôt que de « simplement » s'en inspirer...

Plus d'information sur la vision Zéro accident : <https://visionzero.ca/>

#### 5. Pour sécuriser plus avant les déplacements piétons

Dans le Vieux-Limoilou, comme ailleurs dans la Ville de Québec, plusieurs enjeux et préoccupations demeurent en ce qui a trait aux déplacements des piétons. Dans un contexte où le Vieux-Limoilou possède de nombreux commerces de proximité, il importe de s'assurer que le secteur puisse être facilement fréquenté à pied, d'abord et avant tout.

À titre de rappel, l'accroissement de la sécurité piétonnière, parmi les actions suggérées à la consultation citoyenne de 2018-2019, a été ciblée par plus de 58% des répondants et répondantes.

### 5.1 Des mesures ciblées pouvant avoir un effet réel pour le Vieux-Limoilou

Voici certains secteurs qui pourraient être considérés concernant l'aménagement :

- **Manque de passages pour piétons sur la 3e Avenue, entre la 14e et la 18e Rue ainsi que sur la 1re Avenue** : pour palier à ce manque, un passage piéton pourrait être ajouté à l'intersection de la 15e Rue sur la 3e Avenue, par exemple.
- **Mauvais aménagement de l'intersection de la 3e Avenue et du boulevard Benoît-XV et de la 17e Rue**, lié entre autres à l'absence de passage pour piéton marqué clairement au sol dans cette artère.
- **Meilleure organisation de la traversée piétonne ou automobile à la hauteur de la 13e Rue sur la 4e Avenue** : considérant qu'il s'agit d'un accès direct vers le Cégep Limoilou, il apparaît nécessaire que cette artère bénéficie d'un marquage particulier afin d'accompagner le transit.
- **Bonifier les passages entre les artères marchables et la 18e Rue**, tout particulièrement concernant la 3e Avenue.
- **Meilleure marquage de sécurité des traverses piétonnes** où les piétons ont priorité : actuellement, le marquage jaune au sol ne suffit pas et devrait être, systématiquement accompagné de panneaux blancs rappelant aux automobilistes que la priorité est aux piétons, ainsi que de brigadiers statiques ou d'autres mesures de sécurité plus lourdes, tel un trottoir traversant.
- **Mise en place d'une signalisation particulière pour assurer la sécurité à l'entrée et à la sortie des ruelles** : puisque les ruelles servent, bien souvent, d'artères piétonnières ou d'artères partagées, il apparaît important de signaler aux conducteurs que les piétons risquent de passer de ruelle en ruelle, en traversant les rues, plutôt que d'effectuer un détour afin de passer par l'intersection habituelle. Les ruelles sont utilisées bien souvent pour des situation de jeu ou en complément des parcours scolaires existant, par des clientèles jeunes, il importe donc de sécuriser celle-ci de façon probante.
- **Limiter, le plus possible, dans le réaménagement des artères ou trottoirs, la présence d'infrastructures** (poteaux téléphoniques, poteaux électriques, bornes-fontaines) sur les trottoirs, ceux-ci pouvant représenter un problème concret pour certaines clientèles (personnes à mobilité réduites, familles avec poussette), et amener certains usagers de la route à adopter des comportements qui pourraient les mettre, bien malgré eux, en danger.
- **Réduire la limite de vitesse des véhicules à 30 km/h dans les rues résidentielles.**

- **S'assurer, les jours de collecte des matières résiduelles, que les trottoirs demeurent accessibles aux piétons**, notamment en ce qui concerne les poussettes.
- **Limiter la circulation automobile dans les ruelles**, qui dans bien des cas, servent d'artère de transit afin d'éviter lumière ou circulation automobile plus lourde.
- **Ajuster et valider les parcours piétons, tout particulièrement à l'entrée ou à la sortie des autoroutes**, le Vieux-Limoilou étant entouré d'autoroutes, il s'agit de secteurs où la circulation se fait rapidement - dans le contexte où les automobiles passent de 100 km/h à 30 ou 50 km/h. Ces lieux représentent un plus grand risque d'accident, et peuvent représenter un enjeu pour qui souhaite s'y déplacer - par exemple, hors de la traverse située au parc D'Iberville, sur la 1ère Rue, il n'existe pas de manière sécuritaire de traverser la 1ère Rue du Nord au Sud, hors d'un détour important imposant de passer par la traverse piétonne de la White Birch, puis de revenir par celle de la caserne située sur le boulevard des Capucins.

## **5.2 Considérer la mise en place de rues partagées**

Le secteur Vieux-Limoilou pourrait héberger une ou plusieurs rues partagées - que ce soit au profit d'actions de verdissements (pour les artères de la portion sud du quartier, par exemple - la 5e Avenue ou la 6e Avenue, où l'espace manque déjà pour que deux véhicules automobiles se croisent de façon fluide).

Par ailleurs, la rue Royal-Roussillon et la 13e Rue pourraient devenir une rue partagée. En effet, plusieurs rues du Vieux-Limoilou ne sont pas des axes de transit et servent principalement de stationnement aux résidents du quartier, une situation se traduisant par une sous-utilisation de l'espace. La transformation de l'artère comme « rue partagée » ou « rue cyclo-piétonne » pourrait permettre de renverser l'équilibre actuel donnant la priorité aux automobilistes, tout en autorisant la circulation locale, et ainsi redonner l'espace public aux résidents.

Pour le conseil de quartier du Vieux-Limoilou, il apparaît que le segment Royal-Roussillon / 13e Rue est le plus intéressant pour mettre en place une telle initiative. D'abord, parce qu'il représente un véritable lien est-ouest pour le quartier, tout particulièrement pour le vélo, offrant un accès presque direct du parc Cartier-Brébeuf jusqu'au Cégep Limoilou.

Ensuite, pour enrichir l'environnement public autour de lieux de rassemblement tels le Centre communautaire Jean-Guy-Drolet, l'École Grande-Hermine ou l'Église Saint-Fidèle, qui se trouvent successivement, sur le passage de l'artère. De plus, cela permettrait d'améliorer la fluidité de l'intersection entre la 4e Avenue et la 13e Rue, jugée problématique. Divers aménagements – tels des saillies de trottoirs – pourraient être envisagés afin de pallier cet enjeu. Après la rue Sainte-Claire dans le Faubourg Saint-Jean-Baptiste et la rue Sault-au-Matelot dans le secteur du Vieux-Port, le Vieux-Limoilou pourrait héberger la troisième rue partagée de la Capitale.

Dans ce même esprit, on pourrait également considérer une option pour la 8e Rue qui, elle aussi, deviendra une artère de fréquentation à vocation particulière, dans la foulée de l'installation de la passerelle piétonne / cyclable qui fera le pont entre le Vieux-Limoilou et les infrastructures et résidences du secteur Pointe-aux-Lièvres.

## 6. Pour une meilleure mixité des transports

Au final, l'objectif est d'enrichir la cohabitation entre les différents moyens de transport, en les encourageant tous de façon équitable et en effectuant le rattrapage nécessaire en faveur des moyens de transport actifs.

De ce fait, pourraient être considérés :

- **Plus de pistes cyclables fonctionnelles pendant la saison hivernale**, en préconisant des circuits complémentaires aux circuits existants ou en phase pilote.
- **Ajout de pistes cyclables, en complément au circuit existant**, notamment dans une logique de sécurisation des déplacements pour l'axe Est-Ouest (exemple : rue Royal-Roussillon et 13e Rue, 8e Rue).
- **Présence de supports à vélo sur la voie publique et cela, à l'année.**
- **Déneigement prioritaire de certains trottoirs ou axes piétons** afin de favoriser les déplacements piétons ainsi que d'assurer la fluidité des déplacements piétons et cela, peu importe la saison.
- **Assurer une meilleure accessibilité des arrêts d'autobus en hiver**, lors des opérations de déneigement.
- **Bonifier la signalisation à l'attention de personnes en situation de handicap.**

## Conclusion

---

En conclusion, le conseil de quartier du Vieux-Limoilou souhaite rappeler qu'en augmentant le sentiment de sécurité dans la communauté, quant aux déplacements, on favorise également le recours par les citoyens et citoyennes aux transports actifs dans leurs choix et habitudes de vie.

De ce fait, l'implantation de mesures physiques contribuant à la réduction de vitesse est primordiale tant pour réduire le risque d'accident que pour bonifier le sentiment de sécurité, cela, accompagné d'une philosophie d'aménagement et d'organisation de l'espace urbain qui est pensé d'abord et avant tout au profit de la sécurité de tous, et de la fluidité pour tous.

Cela devrait être appuyé par une large campagne de sensibilisation afin d'inciter les usagers de la route à adopter des comportements sécuritaires et à respecter le code de la sécurité routière.

Dans cette logique de sensibilisation, la Ville de Québec pourrait même aller jusqu'à envisager des « sceaux » ou un système de reconnaissance particulier pour les artères conviviales, accessibles et sécuritaires - soulignant ainsi auprès des usagers de la route que telle ou telle artère a été pensée et aménagée selon les normes les plus élevées en matière de sécurité, et permettre, ainsi, d'explicitier et de concrétiser au-delà de l'annonce des projets les efforts particuliers ayant été fait en matière de sécurité et mixité des déplacements.