

MÉMOIRE SUR LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE



Mémoire du conseil de quartier de Lairet dans le cadre de la consultation publique *Agissons ensemble pour la sécurité de tous !* en vue de l'adoption de la Stratégie de sécurité routière 2020-2024.

1. STRATÉGIE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE 2020-2024	1
2. MISE EN ŒUVRE DANS LAIRET	2
2.1. Mesures d'apaisement de la circulation	2
Intersections surélevées	3
Saillies de trottoir	3
Terre-pleins diagonaux et axiaux	4
Mini-giratoires	4
2.2. Révision des limites de vitesse	5
2.3. Priorités d'aménagement de nouveaux trottoirs	6
2.4. Intégration de voies cyclables aux cheminements d'écoliers	8
3. ADAPTATION DE LA RÉGLEMENTATION	10
3.1. Interdiction de virage à droite au feu rouge pour les bicyclettes	10
3.2. Contresens cyclables dans les sens uniques	12
4. RÉOLUTIONS EN LIEN AVEC LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE	14
5. RÉDUCTION DE LA VITESSE ET APAISEMENT DE LA CIRCULATION	17
5.1. Réaménagement de la 18e Rue	17
5.2. Feu piétonnier à l'intersection du Colisée / des Saules	18
6. RÉDUCTION DES RISQUES À LA SOURCE	20
6.1. Développement du réseau cyclable	20
6.1.1. Voies cyclables quatre saisons	21
6.2. Aménagement, entretien et déneigement de liens piétonniers	22
6.2.1. Passage à niveau reliant les rues de la Concorde et Soumande	23
6.2.2. Accès à l'épicerie Le Frigo	25
6.3. Transformation de l'autoroute Laurentienne en boulevard urbain	26

1. STRATÉGIE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE 2020-2024

Suite au dévoilement de la Stratégie de sécurité routière 2020-2024, en octobre 2019, le conseil de quartier de Lairet a mené une série de consultations pour s'assurer que sa mise en œuvre correspond aux attentes de la population du quartier. Le processus de consultation du conseil de quartier de Lairet s'est déroulé sur trois mois, lors des assemblées publiques de novembre, décembre et janvier. La population du quartier a donc eu plusieurs occasions de s'exprimer sur les éléments de ce mémoire. Les échanges ont suscité beaucoup d'intérêt et permis de dégager un consensus autour des mesures proposées.

Une première consultation a permis d'aborder les éléments clés de la nouvelle stratégie¹. Cette consultation portait, plus spécifiquement, sur (i) les mesures d'apaisement de la circulation ; (ii) les priorités d'aménagement de nouveaux trottoirs ; (iii) la révision des limites de vitesse dans les secteurs Ste-Odile et St-Albert-le-Grand. Le mois suivant, une résolution sur l'intégration de voies cyclables aux chemins d'écoliers a également été adoptée². Enfin, des modifications réglementaires visant à rehausser la sécurité des cyclistes aux intersections et dans les sens uniques ont été présentées aux membres du conseil de quartier³.

Les deux premières parties du présent mémoire présentent les recommandations issues de cette consultation. Plusieurs d'entre elles font écho à des résolutions adoptées par le conseil de quartier au cours des dernières années. La troisième section du mémoire synthétise les résolutions adoptées de 2016 à 2019 en vue de réduire le nombre et la gravité des accidents. Ces résolutions correspondent à deux stratégies distinctes visant, chacune à leur façon, à améliorer le bilan routier. La première consiste à réduire la vitesse par la mise en place de mesures d'apaisement de la circulation. La seconde vise à réduire les risques à la source, en retirant des voitures de la circulation par la mise en place de mesures en faveur des transports actifs et collectifs.

Le conseil de quartier de Lairet estime que la meilleure façon de réduire le nombre d'accidents est de permettre aux personnes qui se déplacent en voiture, mais préféreraient se déplacer à pied, à vélo ou en transport en commun d'être en mesure de le faire.

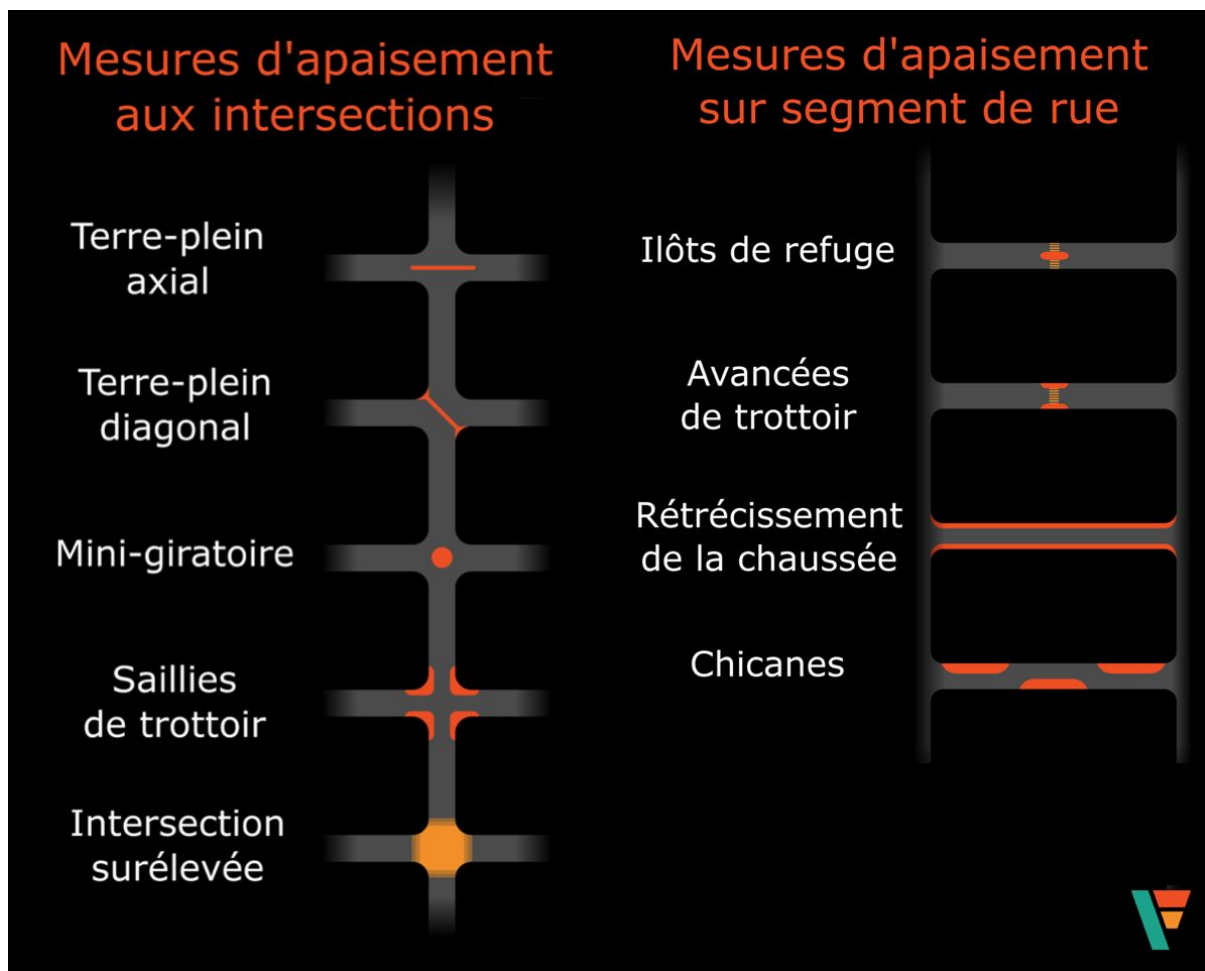
¹ Conseil de quartier de Lairet. Septième assemblée régulière, 6 novembre 2019.

² Conseil de quartier de Lairet. Huitième assemblée régulière, 11 décembre 2019.

³ Conseil de quartier de Lairet. Première assemblée régulière, 8 janvier 2020.

2. MISE EN ŒUVRE DANS LAIRET

La section suivante résume les résultats des deux premières consultations du conseil de quartier sur la mise en œuvre de la Stratégie de sécurité routière 2020-2024 dans Lairet. Ces consultations portaient, plus spécifiquement, sur (i) les mesures d'apaisement de la circulation ; (ii) les priorités d'aménagement de nouveaux trottoirs ; (iii) la révision des limites de vitesse dans les secteurs Ste-Odile et St-Albert-le-Grand ; et (iv) l'intégration de voies cyclables aux chemins d'écoliers a également été adoptée⁴.



2.1. Mesures d'apaisement de la circulation

Le conseil de quartier de Lairet est d'avis que la mise en place de mesures d'apaisement de la circulation est la meilleure façon de réduire la vitesse dans les rues résidentielles tout en créant un milieu de vie convivial et sécuritaire, propice aux transports actifs. Les aménagements pouvant être mis en place pour apaiser la

⁴ Conseil de quartier de Lairet. Huitième assemblée régulière, 11 décembre 2019.

circulation sont synthétisés dans la figure à la page précédente, extraite de *La ville sous toutes ses formes*⁵.

Aux intersections, les mesures d'apaisement de la circulation incluent les terre-pleins axiaux et diagonaux, les mini-giratoires, les saillies de trottoirs et les intersections surélevées. Sur rue, elles incluent les îlots de refuge, les avancées de trottoir, les rétrécissements de chaussée et les chicanes. Plusieurs de ces aménagements ont déjà mis en place avec succès à Québec.

Intersections surélevées

La seule **intersection surélevée** à Québec a été implantée à l'intersection de la 8e Avenue et de la 23e Rue, dans Lairet, en face de l'école St-Paul-Apôtre. Cet aménagement a été réalisé à la demande des parents des écoliers et suscite une large adhésion, puisqu'il a permis de réduire les excès de vitesse en face de l'école primaire.



Saillies de trottoir



Les **saillies de trottoir** sont de plus en plus nombreuses dans Limoilou, mais sont malheureusement l'exception dans Lairet. Le conseil de quartier souhaite que la Ville de Québec profite des travaux de réfection des rues pour en implanter aux intersections qui s'y prêtent.

Rappelons qu'en 2016, le conseil de quartier a proposé l'aménagement de saillie de trottoir estival, réalisé à l'aide de délinéateurs flexibles, aux intersections de la 20e Rue⁶. Une activité de mobilisation citoyenne consistant en la création d'une saillie éphémère, à la craie, avait été réalisée en amont (photo). Cette activité avait suscité une large adhésion des résidents et résidentes de la 20e Rue. Bien que le projet-pilote n'ait pas reçu l'aval de la Ville, des saillies permanentes seront aménagées dans le cadre de la réfection de la 20e Rue.

⁵ <https://www.facebook.com/Lavillesoustoutesformes/>

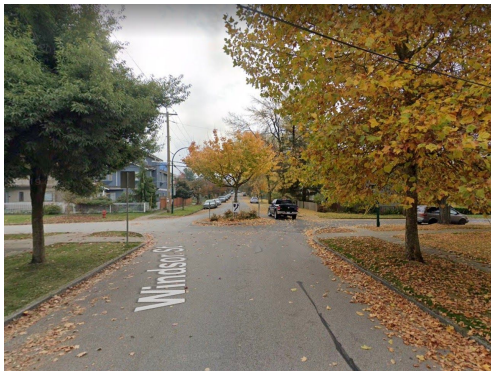
⁶ Résolution 16-CA-10, en annexe.

Terre-pleins diagonaux et axiaux

Des **terre-pleins diagonaux et axiaux** ont été implantés sur le vélo-boulevard Père-Marquette, un exemple que nous souhaitons importer dans Lairet. Les **terre-pleins axiaux** ferment un axe à la circulation automobile, alors que les **terre-pleins diagonaux** ferment deux axes, de sorte que les voitures qui s'engagent dans l'intersection sont forcées de tourner à droite ou à gauche, selon qu'elles arrivent d'un sens ou de l'autre. En limitant l'accès à certaines rues, ces mesures constituent un remède efficace contre la circulation de transit dans les rues résidentielles.

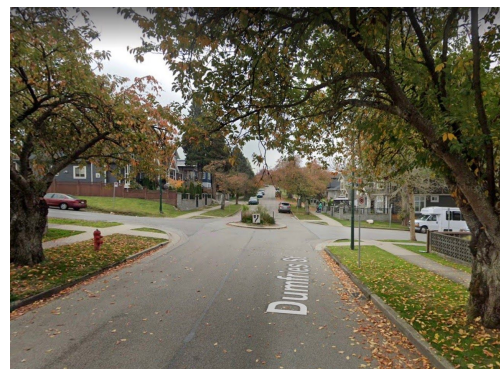


Mini-giratoires



Une autre mesure, le **mini-giratoire**, n'a pas encore été testée à Québec, mais est commune à Vancouver. Contrairement aux « 4 stops », que les téméraires peuvent ignorer, cette mesure permet de « casser » les lignes droites qui encouragent la vitesse, puisque les automobilistes doivent contourner les mini-giratoires pour traverser l'intersection. Les mini-giratoires permettent de retirer les arrêts obligatoires sans pénaliser qui que ce soit. Bien sûr, les automobilistes sont amenés à ralentir, mais personne n'y perd au change, puisqu'on s'épargne un arrêt complet ce qui, en bout de compte, améliore la fluidité. Comme les mini-giratoires peuvent être transformés en îlots fleuris ou en espaces verts, le bénéfice est donc également esthétique et peut s'inscrire dans la réflexion amorcée par la Ville de Québec pour la mise en place d'un plan d'action en agriculture urbaine.

Contrairement aux terre-pleins diagonaux et axiaux, ils ne présentent pas l'inconvénient de restreindre l'accès à certaines rues. Ils sont donc utiles lorsqu'on souhaite permettre aux voitures de circuler dans les quatre directions, alors que les terre-pleins axiaux et diagonaux permettent de fermer un ou deux axes de circulation automobile, selon le cas.



Les mini-giratoires semblent particulièrement bien adaptés à la trame orthogonale des secteurs Ste-Odile et St-Albert-le-Grand. Le

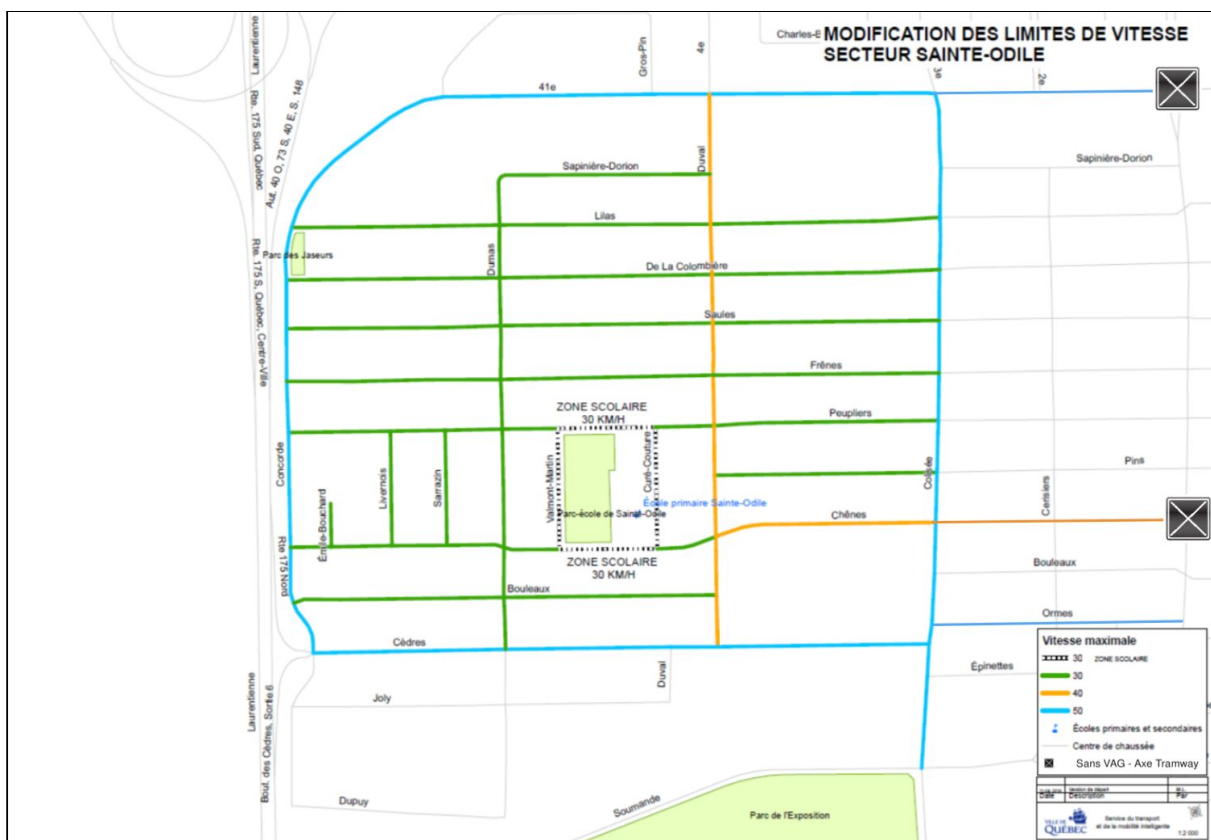
conseil de quartier de Lairet souhaite utiliser le financement de 3000 \$ octroyé pour engager la population du quartier à réduire la vitesse et adopter des comportements sécuritaires en réalisant un projet de mini-giratoires éphémères (*pop-up roundabout*) en partenariat avec des organismes compétents.

RECOMMANDATIONS

- ⇒ Implanter un projet-pilote de mini-giratoires dans Lairet.
- ⇒ Multiplier les mesures d'apaisement de la circulation comme des terre-pleins diagonaux ou axiaux, les saillies de trottoirs et les intersections surélevées sur les rues résidentielles.

2.2. Révision des limites de vitesse

Le conseil de quartier de Lairet accueille favorablement la décision de la Ville de Québec de réduire les vitesses à 40 km/h et 30 km/h sur certaines rues résidentielles. Il reconnaît cependant l'importance de maintenir certains axes à 50 km/h pour canaliser le trafic vers les grands axes routiers et, corrélativement, apaiser la circulation sur les rues résidentielles. À cet effet, le conseil de quartier constate que, selon les informations disponibles sur le déploiement du tramway sur la 1^{re} Avenue, il sera interdit de virer à gauche sur certains axes identifiés à 40 et 50 km/h.



Cette situation préoccupe le conseil de quartier, puisque s'il n'est pas possible de virer à gauche sur les rues identifiées à 40 et 50 km/h, celles-ci ne seront pas en mesure de jouer leur rôle de collectrice, de sorte que le trafic continuera de percoler dans les rues avoisinantes.

Par conséquent, le conseil de quartier recommande que la réduction des limites de vitesse prévues dans la Stratégie de sécurité routière 2020-2024 prenne en compte les interdictions de virage à gauche au feu rouge associé au déploiement du tramway sur la 1^{re} Avenue.

RECOMMANDATION

- ⇒ S'assurer que la révision des limites de vitesse prend en compte les interdictions de virage à gauche liées au déploiement du tramway sur la 1^{re} Avenue.

2.3. Priorités d'aménagement de nouveaux trottoirs

La Ville de Québec s'est engagée à faire passer de 1 à 5 millions \$ par année le budget dédié à l'ajout de nouveaux trottoirs, en priorisant les secteurs où la fréquence et la gravité des collisions impliquant des piétons sont les plus grandes. Afin d'identifier les secteurs problématiques et formuler des propositions, le conseil de quartier de Lairet a amorcé une consultation en ligne sur la page Facebook « Lairet, notre quartier de Limoilou⁷ », laquelle s'est poursuivie lors de l'assemblée publique du mercredi 6 novembre 2019.

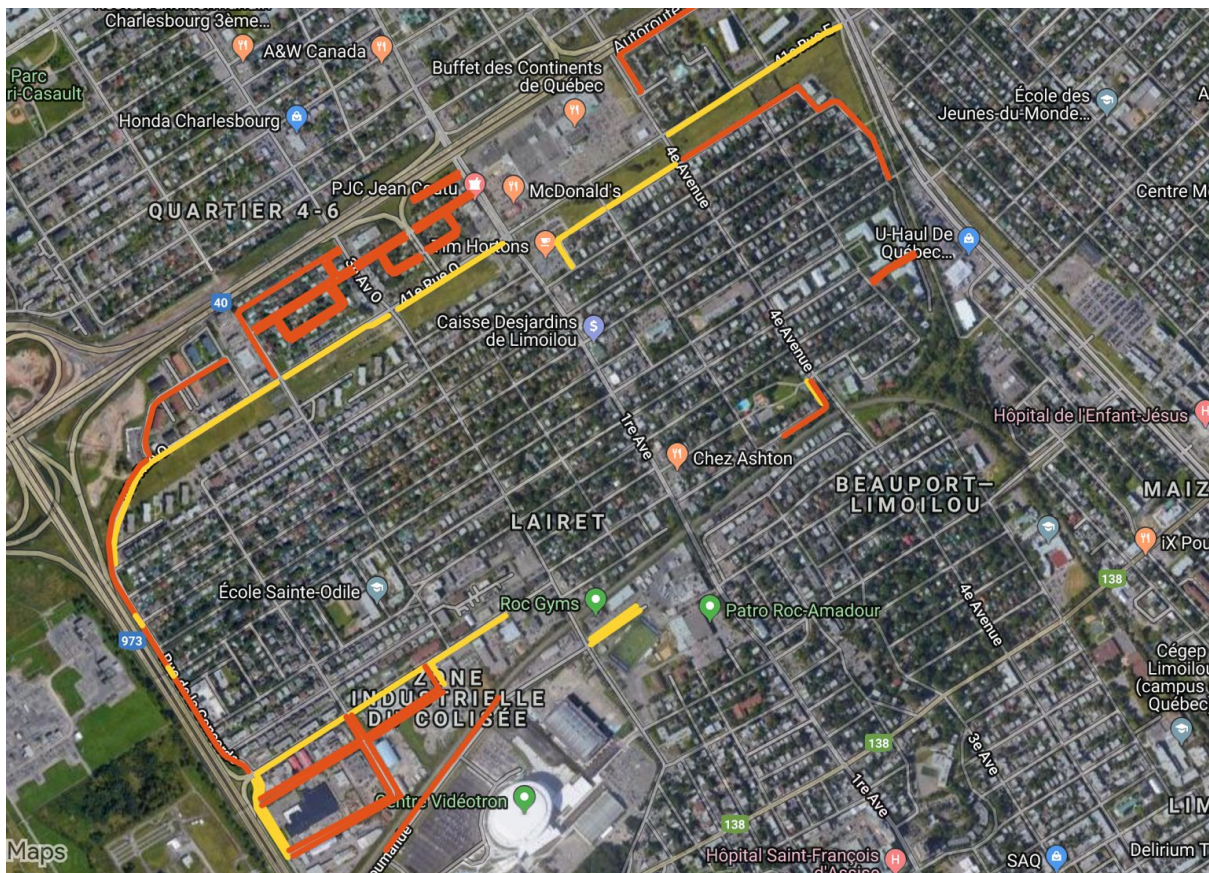
L'exercice a permis de constater que la plupart des rues résidentielles du secteur ont des trottoirs, à l'exception de la partie se trouvant au nord de Lairet, entre la 41^e Rue et l'autoroute Félix-Leclerc, dans Charlesbourg. Paradoxalement, ce sont les rues où les vitesses autorisées sont les plus élevées qui n'ont toujours pas de trottoir. Au terme de l'exercice, le conseil de quartier retenu les priorités suivantes :

- ⇒ **41^e Rue** – Les nombreuses lignes de désir courant le long des friches d'Hydro-Québec témoignent de l'importance d'y aménager un trottoir. Le développement prochain de ces terrains plaide également en faveur d'aménagements favorisant la marche.
- ⇒ **Rue Soumande** – L'absence de trottoir sur la rue Soumande, entre l'avenue du Colisée et le Patro Roc-Amadour, est particulièrement problématique en raison du double emploi de cette voie d'accès : par les enfants, pour se

⁷ <https://www.facebook.com/groups/lairret.limoilou/>

rendre au Patro Roc-Amadour, et par les camions-citernes, pour se rendre à la laiterie Natrel. Cette demande fait écho au projet d'espace mixte dans la ruelle du Patro Roc-Amadour.

- ⇒ **Boulevard des Cèdres** – Un trottoir devrait être aménagé au sud du boulevard des Cèdres du côté ouest de l'avenue Duval, entre le boulevard des Cèdres et l'épicerie Le Frigo. Cette demande fait écho à la résolution 18-CA-10 concernant l'accès piétonnier à l'épicerie Le Frigo (en annexe).
- ⇒ **Rue de la Concorde** – Un trottoir devrait être aménagé du côté est de la rue de la Concorde pour permettre à la population de Ste-Odile d'accéder aux passages à niveau Concorde-Soumande de façon sécuritaire. Un trottoir est également réclamé du côté ouest pour sécuriser l'arrêt d'autobus du parcours #3 qui pose un enjeu de sécurité en raison de l'absence de zone d'attente en hiver, lorsque le talus est couvert de neige (résolution 18-CA-36, en annexe).
- ⇒ **Rue Godbout** – L'absence de trottoir dans le coude de la rue Godbout menant à l'entrée du parc Marchand a été discutée. Une alternative consisterait à fermer ce tronçon de la rue Godbout à la circulation plutôt que d'y aménager un trottoir.



La carte à la page précédente indique les rues ou côtés de rue sans trottoir (en orange) et les aménagements identifiés comme prioritaires (en jaune).

RECOMMANDATION

- ⇒ Prioriser l'aménagement de trottoirs sur la 41e Rue, la rue Soumande, le boulevard des Cèdres et la rue de la Concorde.
- ⇒ Fermer le coude de la rue Godbout menant à l'entrée du parc Marchand à la circulation automobile tout en maintenant la perméabilité pour les piétons et les cyclistes.

2.4. Intégration de voies cyclables aux cheminements d'écoliers



Dans sa nouvelle Stratégie de sécurité routière 2020-2024, la Ville de Québec s'est engagée à déployer des chemins d'écoliers autour des 75 autres écoles primaires, sur le modèle de ce qui s'est fait dans Lairet. Le conseil de quartier de Lairet se réjouit que les cheminements d'écoliers fassent école et souhaite poursuivre ses efforts en vue d'inciter les écoliers à se déplacer à pied et à vélo.

En septembre 2018, des chemins d'écoliers ont été déployés au pourtour des trois écoles de Lairet, juste à temps pour la rentrée scolaire⁸. Leur implantation est le fruit de plusieurs années de travail du conseil de quartier de Lairet et son Comité des déplacements actifs et sécuritaires (CDAS). Balisés par des pancartes et un marquage au sol, ces parcours avisent les automobilistes de la présence de jeunes piétons, et indiquent aux tout-petits quel chemin emprunter pour se rendre à l'école de façon sécuritaire.

Au cours des prochaines années, le conseil de quartier de Lairet entend porter une attention particulière aux aménagements physiques, temporaires et permanents qui pourraient être mis en place pour sécuriser les déplacements des élèves, notamment les cyclistes.

L'école St-Paul-Apôtre a déjà une bande cyclable, mais il n'y a toujours pas d'axe cyclable est-ouest entre les écoles



⁸ Asselin, Viviane (2018). « [Des chemins d'écoliers pour renforcer la sécurité et le transport actif](https://monlimoilou.com) », *monlimoilou.com*, 5 septembre 2018.

St-Albert-le-Grand et Ste-Odile, à l'exception d'une chaussée désignée qui ne répond pas aux attentes des parents en matière de sécurité. Pour corriger la situation, le conseil de quartier a adopté la résolution 19-CA-26 demandant la transformation de la chaussée désignée de la rue des Peupliers en bande cyclable, pour desservir les deux écoles.

Le Service de la planification en aménagement et environnement (SPAÉ) a répondu que ce n'était pas possible parce que, selon les relevés de circulation, le débit véhiculaire sur la rue des Peupliers est assez faible pour qu'une chaussée désignée soit conforme et que, par conséquent, il serait donc difficile de justifier l'aménagement d'une voie cyclable. Le conseil de quartier souhaite apporter certaines nuances à ce raisonnement : les chaussées désignées ne répondent pas aux besoins des jeunes cyclistes et, à plus forte raison, aux attentes de leurs parents en matière de sécurité. Par conséquent, le conseil de quartier s'interroge sur la valeur de ces critères à proximité des écoles. Au même titre que la limite de vitesse, qui est réduite à 30 km/h dans les zones scolaires, le conseil de quartier estime qu'au pourtour des écoles, les critères d'implantation de voies cyclables devraient être abaissés pour tenir compte des besoins des cyclistes en herbe. Les jeunes cyclistes sont moins visibles en raison de leur taille, ne sont pas en mesure de rouler à des vitesses compatibles avec celles du trafic automobile, et on a besoin de voies cyclables clairement délimitées pour garder leur voie. Pour ces raisons, le conseil de quartier de Lairet a adopté la résolution 19-CA-56 (en annexe) demandant que les critères d'aménagements des voies cyclables au pourtour et à destination des écoles soient ajustés de façon à préconiser l'aménagement de bandes et de pistes cyclables, plutôt que de chaussées désignées.

RECOMMANDATION

- ⇒ Intégrer des voies cyclables aux cheminements d'écoliers.
- ⇒ Prendre en compte les besoins des cyclistes en herbe et les attentes des parents en matière de sécurité dans la détermination des types d'aménagements cyclables à mettre en place.
- ⇒ Revoir les critères d'aménagements des voies cyclables au pourtour et à destination des écoles de façon à préconiser l'aménagement de bandes et de pistes cyclables, plutôt que de chaussées désignées.

3. ADAPTATION DE LA RÉGLEMENTATION

La mise à jour de la Stratégie de sécurité routière de la Ville de Québec offre l'occasion de corriger les incohérences de la réglementation en vigueur. Pour aller de l'avant, le Conseil de quartier de Lairet propose deux modifications à la réglementation affectant la sécurité des cyclistes.

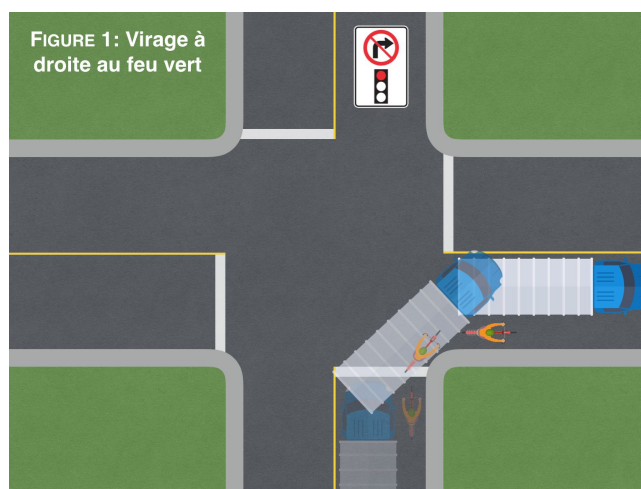
3.1. Interdiction de virage à droite au feu rouge pour les bicyclettes



La Ville de Québec interdit au conducteur d'un véhicule routier ou d'une bicyclette d'effectuer un virage à droite à certaines intersections⁹. Selon les critères d'interdiction identifiés dans la fiche technique « Interdiction du virage à droite au feu rouge »¹⁰, notons (i) la présence d'une bande cyclable bidirectionnelle et (ii) la présence d'une piste cyclable. Autrement dit, les interdictions de virer à droite au feu rouge sont fréquentes dans les axes cyclables.

Cette interdiction a pour objectif de limiter les conflits d'usagers susceptibles de causer des accidents. Son application aux véhicules routiers est généralement justifiée. Par contre, son application aux bicyclettes pose problème, car elle oblige les cyclistes à réaliser leur virage au moment où cette manœuvre est la plus dangereuse. Explications.

Les cyclistes sont tenus de rouler à droite de la chaussée. Au feu rouge, ils se retrouvent donc dans l'angle mort des véhicules routiers qui, une fois le feu passer au vert, négocieront leur virage en même temps qu'eux (figure 1 ci-contre). En fonction de leur taille et du rayon de courbure, ces véhicules empiéteront plus ou moins sur leur trajectoire. C'est le moment où les personnes à vélo sont le plus vulnérables. Pour des raisons de sécurité évidentes, il serait préférable qu'elles dégagent l'intersection avant que les véhicules routiers ne tournent à droite.

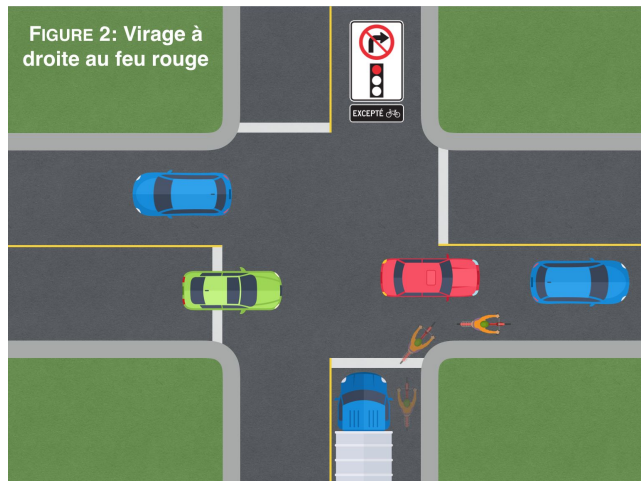


⁹ R.A.V.Q. 842, art. 13.

¹⁰ Ville de Québec. [Fiche technique - Interdiction du virage à droite au feu rouge.](#)

puisqu'ils sont tenus de circuler à droite de la chaussée (figure 2 ci-dessous). C'est le moment le plus sécuritaire pour réaliser cette manœuvre.

Ainsi, l'application de l'interdiction de virer à droite au feu rouge aux bicyclettes se traduit par l'obligation, pour les cyclistes, de virer à droite au feu vert, au moment où cette manœuvre est la plus dangereuse en raison de l'interaction avec des véhicules routiers qui ne sont pas nécessairement conscients de leur présence.



Pour atteindre l'objectif visé par l'interdiction de virage à droite au feu rouge, soit celui d'assurer la sécurité de l'ensemble des usagers de la route, il serait préférable d'exclure les bicyclettes de son application.

La mise à jour de la Stratégie de sécurité routière de la Ville de Québec offre l'occasion de corriger les incohérences de la réglementation en vigueur. Un bon départ serait de modifier l'article 13 du règlement de l'agglomération sur la circulation et le stationnement (R.A.V.Q. 842) de façon à autoriser les bicyclettes à virer à droite au feu rouge en tout temps.

Pour cette raison, le conseil de quartier de Lairet recommande d'exclure les bicyclettes de l'application de l'article 13 du R.A.V.Q. 842 de façon à autoriser les cyclistes à virer à droite au feu rouge en tout temps (y compris en présence d'un panneau d'interdiction de virage à droite) et d'autoriser les cyclistes à virer à droite au feu rouge en présence d'un panneau P-115 « Virage à droite interdit au feu rouge » à l'aide d'une signalisation adéquate.

RECOMMANDATION

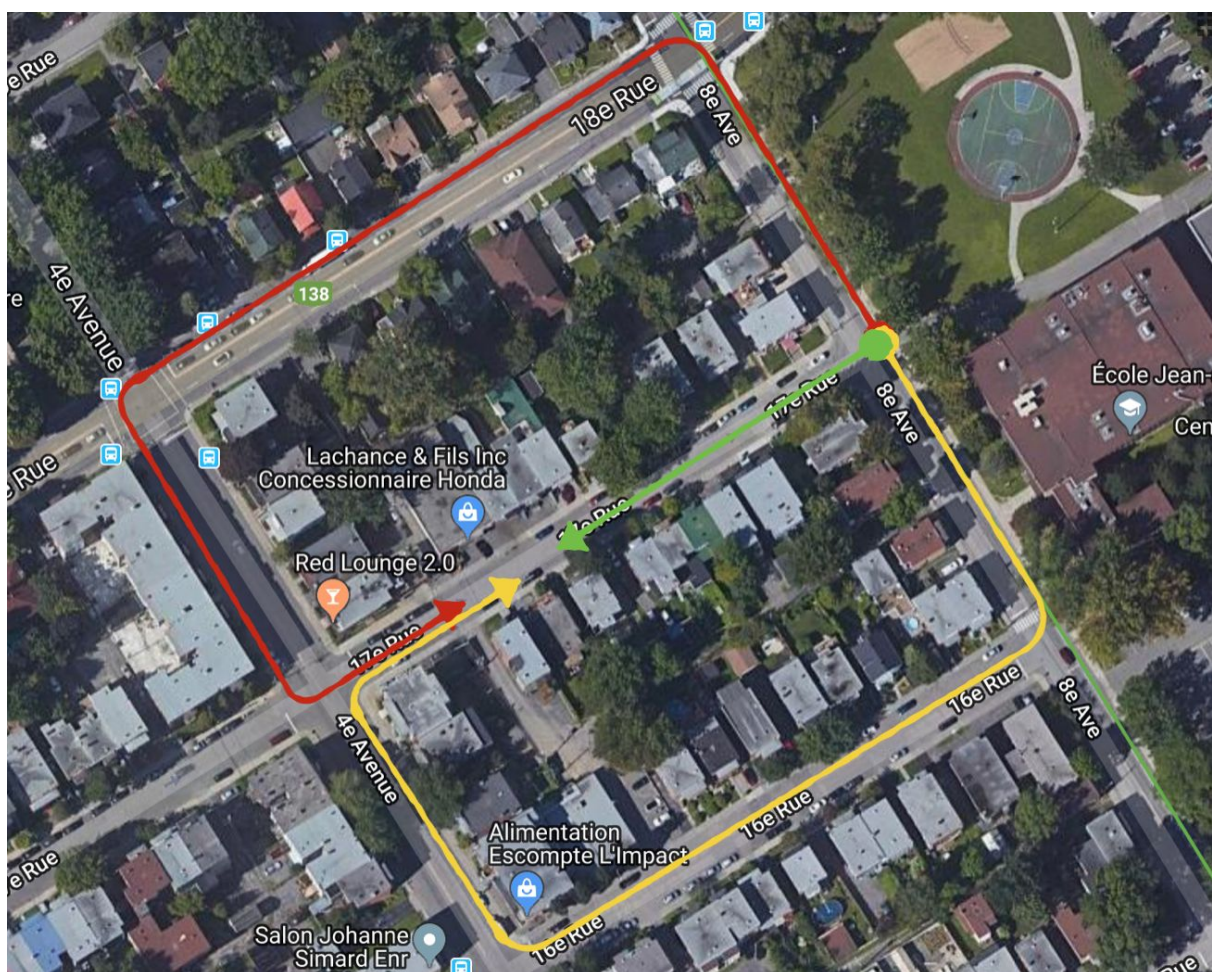
- ⇒ Exclure les bicyclettes de l'application de l'article 13 du R.A.V.Q. 842 de façon à autoriser les cyclistes à virer à droite au feu rouge en tout temps (y compris en présence d'un panneau d'interdiction de virage à droite).
- ⇒ Autoriser les cyclistes à virer à droite au feu rouge en présence d'un panneau P-115 « Virage à droite interdit au feu rouge » à l'aide d'une signalisation adéquate.

3.2. Contresens cyclables dans les sens uniques



Au cours des dernières années, plusieurs rues de Limoilou ont été transformées en sens unique¹¹. Cette mise aux normes s'inscrit dans une tendance historique. Ainsi, les rues étroites du Vieux-Québec et de la Basse-Ville ont, pour la plupart, été transformées en sens unique pour accommoder l'automobile et augmenter le nombre d'espaces de stationnement.

La transformation des rues résidentielles en sens unique a le mérite d'apaiser la circulation automobile et de canaliser le trafic vers les grands axes routiers. En revanche, elle compromet la sécurité des cyclistes qui sont eux aussi contraints de circuler sur des boulevards achalandés, où la vitesse tolérée est élevée, plutôt que sur des rues locales apaisées. Il y a quelques années, par exemple, un cycliste circulant sur la bande cyclable de la 8e Avenue pouvait remonter la 17e Rue sans problème (ligne verte sur l'image ci-contre).



¹¹ C'est le cas de la 15e et de la 17e Rue, dans le Vieux-Limoilou. Dans Lairet, la 20e Rue subira bientôt le même sort.

Depuis sa transformation en sens unique, ce même cycliste doit, pour se rendre à destination, remonter la 18e Rue (une des rues les plus accidentogènes du quartier) ou la 16e Rue, puis emprunter la 4e Avenue (une autre artère accidentogène) avant de descendre la 17e Rue. Dans les deux cas de figure, il aura franchi 3 intersections au lieu d'une. Si ce parcours peut sembler anodin pour un cycliste expérimenté, il est tout à fait irresponsable d'exiger qu'un jeune cycliste franchisse 3 intersections dangereuses au lieu d'une dans le seul but de respecter un sens unique sur une rue résidentielle.

Pour contourner le problème, le conseil de quartier de Lairet recommande d'autoriser les cyclistes à circuler à contresens sur les rues locales à sens unique. À cette enseigne, une note documentaire du Centre de collaboration nationale sur les politiques publiques et la santé (CCNPPS) sur le double sens cyclable¹² constate que, là où elle a été mise en œuvre, cette mesure n'affecte pas le bilan routier et qu'elle contribuerait même dans certains cas à l'améliorer.

RECOMMANDATION

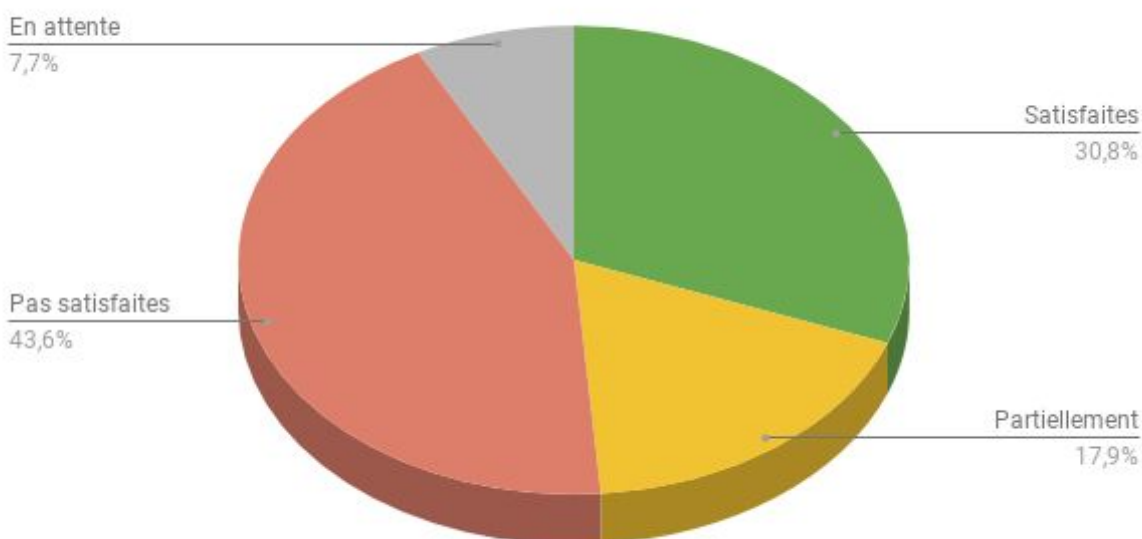
- ⇒ *Autoriser les cyclistes à rouler à contresens dans les rues locales à sens unique.*
- ⇒ *Ajouter un panneau P-80-1-P « Exception pour bicyclettes » sous les panneaux P-80-1 « Sens unique ».*

¹² Gagnon, F. (2016). [Le double sens cyclable dans les rues locales à sens unique](#). Montréal: Centre de collaboration nationale sur les politiques publiques et la santé.

4. RÉOLUTIONS EN LIEN AVEC LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

De 2016 et 2019, le conseil de quartier de Lairet a adopté 42 résolutions en lien avec la sécurité routière. Sept d'entre elles portaient sur la réduction de la vitesse et l'apaisement de la circulation (17%), et 34 portaient sur la réduction du risque à la source (81%) par la mise en place de mesures et d'aménagements en faveur des transports actifs et collectifs. Enfin, une résolution invitait la Ville de Québec à se doter d'une Vision zéro accident¹³. À ce titre, le conseil de quartier de Lairet se réjouit que la nouvelle stratégie ait donné suite à cette demande en visant une cible de zéro collision grave et mortelle autour des écoles, ainsi qu'une réduction de 50% de collisions graves et mortelles sur son territoire.

Des 42 résolutions adoptées par le conseil de quartier en lien avec la sécurité routière, 39 concernent des demandes adressées à la Ville de Québec, à l'arrondissement de La Cité-Limoilou, ou au Réseau de transport de la Capitale. Près de la moitié d'entre elles ont été satisfaites (31%) ou partiellement satisfaites (18%). Dans 8% des cas, il est encore trop tôt pour déterminer quelles suites leur seront données, parce qu'elles sont toujours en cours d'analyse ou qu'elles portent sur des projets qui ne seront pas réalisés avant plusieurs années. Dans un autre 44% des cas, les demandes formulées par le conseil de quartier n'ont pas donné lieu à des actions concrètes ou ont été rejetées.



Le tableau 1 à la page suivante liste l'ensemble des résolutions formulées par le conseil de quartier en lien avec la sécurité routière de 2016 à 2019, ainsi que le résultat de ces démarches. La liste consolidée des principales résolutions adoptées de 2016 à 2019 est fournie en annexe.

¹³ Résolution 16-CA-25, en annexe.

TABEAU 1 : Satisfaction des résolutions du conseil de quartier de Lairet en lien avec la sécurité routière de 2016 et 2019

Mois	Résolution	Satisfaction
2016	Résolution 16-CA-02 concernant le suivi des projets reliés à la « Vision des déplacements à vélo »	Oui
	Résolution 16-CA-06 concernant la vision pour les déplacements à vélo	Partiellement
	Résolution 16-CA-10 concernant un projet pilote de saillie de trottoir estival	Non
	Résolution 16-CA-11 concernant les traverses pour piétons près de l'école Ste-Odile	Non
	Résolution 16-CA-21 concernant le premier lien cyclable entre la rivière St-Charles et la Pente-Douce	Partiellement
	Résolution 16-CA-22 concernant la circulation des cyclistes sur les voies réservées, plus particulièrement sous le viaduc de la 1re Avenue	Non
	Résolution 16-CA-24 concernant la présentation de monsieur Marc des Rivières sur le projet d'élargissement de l'autoroute Laurentienne Sud	Oui
	Résolution 16-CA-25 concernant la Vision zéro accident	Partiellement
	Résolution 16-CA-26 concernant la création d'un comité Patro Roc-Amadour	Oui
	2017	Résolution 17-03-14 Attribution d'une partie de la somme réservée pour le plan directeur du conseil au projet d'espace mixte du Patro Roc-Amadour
Résolution 17-05-20 Présentation des projets cyclables 2017		N/A
Résolution 17-05-22 Prolongement de la saison cyclable		Non
Résolution 17-05-23 Abrogation de la résolution 17-03-14 précisant le mandat externe d'aménagement urbain pour revoir le pourtour du futur lien cyclopiéton du Patro Roc-Amadour		Oui
Résolution 17-06-27 Mémoire sur la mobilité durable et le déploiement d'un système structurant de transports en commun dans Lairet		Oui
Résolution 17-06-29 Demandes d'informations suite à la présentation du bureau du transport sur le projet d'élargissement de l'autoroute Laurentienne		Partiellement
Résolution 17-07-39 Consultation du RTC : nouveau parcours métrobus et modifications au parcours existant		En attente
Résolution 17-07-40 Déneigement du passage à niveau de la rue de la Concorde		Non
Résolution 17-07-41 Déneigement du passage piéton de la rue des frênes est		Oui
Résolution 17-07-42 Prolongement de la voie cyclable de la 22e Rue à travers le campus du nouveau complexe hospitalier		Non
2018	Résolution 17-10-51 Réduction des accidents sur la 18e Rue	Partiellement
	Résolution 17-10-52 Demande de feu piétonnier à l'intersection 1re avenue/22e rue	Non
	Résolution 17-10-53 Requalification de la chaussée désignée de la 22e rue et du boulevard des alliés en bande cyclable	Oui
	Résolution 18-CA-09 concernant la sécurité du passage piétonnier	Non

	situé sur la 4e avenue face au parc marchand	
	Résolution 18-CA-10 concernant l'accès piétonnier à l'épicerie Le Frigo	Partiellement
	Résolution 18-CA-11 concernant l'accessibilité du lien piétonnier entre Ste-Odile et Fleur de Lys	Non
	Résolution 18-CA-12 concernant la réalisation des projets cyclables reportés de 2017 et des projets cyclables de 2018	Oui
	Résolution 18-CA-33 concernant la largeur de la bande cyclable sous le viaduc ferroviaire de la 4e Avenue Est	Non
	Résolution 18-CA-34 concernant l'écoulement de l'eau sous le viaduc ferroviaire de la 4e Avenue	Non
	Résolution 18-CA-35 concernant la sécurisation de la bande cyclable direction nord de la rue du Colisée au nord de la rue des Épinettes	En attente
	Résolution 18-CA-36 concernant l'arrêt d'autobus de la rue de la Concorde	Non
	Résolution 18-CA-41 concernant le prolongement des bandes cyclables de la 3e Avenue	Oui
	Résolution 18-CA-44 concernant la transformation de l'autoroute Laurentienne en boulevard urbain	Partiellement
	Résolution 18-CA-52 concernant le suivi de la résolution 18-CA-09 concernant la sécurité du passage piétonnier situé sur la 4e Avenue face au parc Marchand	Non
	Résolution 18-CA-53 concernant l'appui à la demande de subvention d'Accès transports viables	N/A
	Résolution 18-CA-54 concernant le financement de la vision des déplacements à vélo	Oui
	Résolution 18-CA-58 concernant le prolongement de la bande cyclable du boulevard Benoît-XV jusqu'à la 20e Rue	Non
2019	Résolution 19-CA-02 concernant la demande de budget d'initiative pour la réalisation du projet « Explorateurs de Lairet »	Oui
	Résolution 19-CA-09 concernant l'encadrement des services à l'auto	Non
	Résolution 19-CA-25 concernant la demande d'implantation d'un feu piétonnier à l'intersection de l'avenue du Colisée et de la rue des Saules	Non
	Résolution 19-CA-26 concernant l'aménagement d'un lien cyclable est-ouest entre le nord de Lairet et de Maizerets	Non
	Résolution 19-CA-27 concernant le réseau de transport structurant	N/A
	Résolution 19-CA-56 concernant l'intégration de voies cyclables aux chemins d'écoliers	En attente

5. RÉDUCTION DE LA VITESSE ET APAISEMENT DE LA CIRCULATION

Au nombre des résolutions portant sur la réduction de la vitesse et l'apaisement de la circulation, trois portaient sur l'implantation de traverses pour piéton et le rehaussement de leur visibilité¹⁴, deux sur l'implantation de feux piétonniers¹⁵, une sur l'aménagement de saillies de trottoir¹⁶. Enfin, une résolution portait sur la réduction du nombre et de la gravité des accidents sur la 18e Rue¹⁷. Les principaux enjeux sont résumés ci-dessous.

5.1. Réaménagement de la 18e Rue



La fréquence des accidents ayant lieu sur la 18e Rue préoccupe depuis longtemps les résidents et résidentes du quartier. Afin d'identifier des pistes de solution, le conseil de quartier a réalisé une analyse approfondie des accidents survenus entre 2011 et 2016 dans l'axe 18e Rue/Eugène-Lamontagne. Cette analyse a permis d'identifier les intersections les plus accidentogènes. Dans Lairet, il s'agit de l'intersection 18e Rue/4e Avenue (111 véhicules impliqués dans une collision), de l'intersection 18e Rue/8e Avenue (60

véhicules impliqués), de l'intersection 18e Rue/1re Avenue (48 véhicules impliqués), et de l'intersection 18e Rue/Benoît-XV (22 véhicules impliqués). À la lumière de cette analyse, une résolution encourageant la Ville de Québec à prioriser le réaménagement de la 18e Rue a été adoptée.

En réponse à cette résolution, la Ville de Québec a réalisé une étude de sécurité de cet axe routier¹⁸. Cette étude a permis de dégager un certain nombre de solutions pouvant être mises en œuvre à court ou moyen terme. Plusieurs d'entre elles ont déjà été réalisées. C'est le cas des interventions suivantes : installation de délinéateurs et de blocs de caoutchouc pour mieux délimiter et sécuriser la bande cyclable sur la 8e Avenue ; augmentation de la phase piétonne à l'intersection de la 8e Avenue de 20 à 24 secondes ; modification à la synchronisation des feux (à

¹⁴ Résolutions 16-CA-11, 18-CA-09 et 18-CA-52, en annexe.

¹⁵ Résolutions 17-10-52 et 19-CA-25, en annexe.

¹⁶ Résolution 16-CA-10, en annexe.

¹⁷ Résolution 17-10-51, en annexe.

¹⁸ Ville de Québec (2019). [Présentation de l'étude de sécurité sur la 18e Rue.](#)

50 km/h) ; modification à la programmation des feux (pour protéger les virages à gauche) ; amélioration de la perception des feux par l'installation de têtes de feux sur potences ; et augmentation de la surveillance policière.

Surtout, la Ville de Québec s'est engagée à réaménager la 18e Rue afin de :

- ⇒ réduire la largeur de la chaussée de 1 mètre (de 14,5 à 13,6 mètres) ;
- ⇒ élargir les trottoirs à 2 mètres (contre 1,75 mètre actuellement) ;
- ⇒ réduire les rayons de courbure à l'intersection de Benoît-XV.

Ces interventions sont attendues avec impatience par la population du quartier. Comme il s'agit de travaux importants, ce projet devrait être inscrit au programme d'immobilisation du Service de l'ingénierie.

Le 15 janvier 2020, une nouvelle collision impliquant deux piétons, dont une femme enceinte, est venue rappeler l'urgence d'agir. Le conseil de quartier de Lairet souhaite que la Ville de Québec dévoile rapidement son échéancier de réalisation des travaux et mette sur pied un comité de co-création en vue de planifier le réaménagement de la 18e Rue avec les riverains, les usagers et les représentants des conseils de quartier concernés.

RECOMMANDATION

- ⇒ Inscrire le réaménagement de la 18e Rue au Plan d'investissement quinquennal (PIQ).
- ⇒ Mettre sur pied un comité de co-création en vue de planifier le réaménagement de la 18e Rue avec les riverains, les usagers et les représentants des conseils de quartier concernés.

5.2. Feu piétonnier à l'intersection de l'avenue du Colisée et de la rue des Saules

À la demande d'un citoyen, le conseil de quartier a proposé l'implantation d'un feu piétonnier à l'intersection de la rue de l'avenue du Colisée et de la rue des Saules¹⁹. L'implantation d'un feu piétonnier est justifiée par la présence de nombreuses garderies, dont la garderie des Saules, à proximité de cette intersection. L'absence de feu piétonnier contraint les piétons, se déplaçant dans l'axe de la rue des Saules, à faire un détour de 300 mètres pour traverser à l'intersection à deux intersections de là. Dans une perspective de réduction des risques à la source, ce détour apparaît disproportionné, puisqu'il décourage les déplacements à pied au profit des déplacements en voiture.

¹⁹ Résolution 19-CA-25, en annexe.

Le Service du transport et de la mobilité intelligente (STMI) a répondu au conseil de quartier que la ville n'irait pas de l'avant parce que le ratio voiture / piéton à respecter pour implanter un feu de circulation est insuffisant. Selon l'analyse réalisée, il y aurait suffisamment de fenêtres libres pour traverser de façon sécuritaire. Le conseil de quartier s'interroge sur ces résultats.

L'avenue du Colisée est l'axe nord-sud le plus important dans Lairet, avec un débit journalier moyen de 13 300²⁰ véhicules. Le conseil de quartier constate qu'elle est de plus en plus empruntée comme axe de transit entre Charlesbourg et Limoilou. L'ouverture du Centre Vidéotron, puis du Grand Marché, contribuent bien sûr à cette hausse, particulièrement les soirs de spectacles. Cette tendance devrait aller en augmentant. Selon l'étude d'impact sur les déplacements du Réseau structurant de transport en commun (RSTC), le débit journalier moyen sur l'avenue du Colisée devrait augmenter de plus de 4000 véhicules par jours suite à l'implantation du tramway, pour atteindre 176 000²¹ à l'horizon 2026. Cette croissance est préoccupante et impose la mise en place de mesures pour maintenir la capacité des résidents à traverser l'avenue du Colisée de façon sécuritaire.

La part modale de la marche pour les déplacements domicile-travail est de 8,2% dans Lairet, et la part modale du transport en commun, pour les déplacements domicile-travail, est de 26,6%, ce qui donne un aperçu du nombre de personnes qui doivent se déplacer d'est en ouest dans le quartier pour rejoindre les arrêts d'autobus situés sur la 1re Avenue.

Considérant ce qui précède, le conseil de quartier de Lairet invite le STMI à réanalyser sa demande d'implantation d'un feu piétonnier à l'intersection de l'avenue du Colisée et de la rue des Saules en tenant compte des débits véhiculaires prévus à l'horizon 2026.

RECOMMANDATION

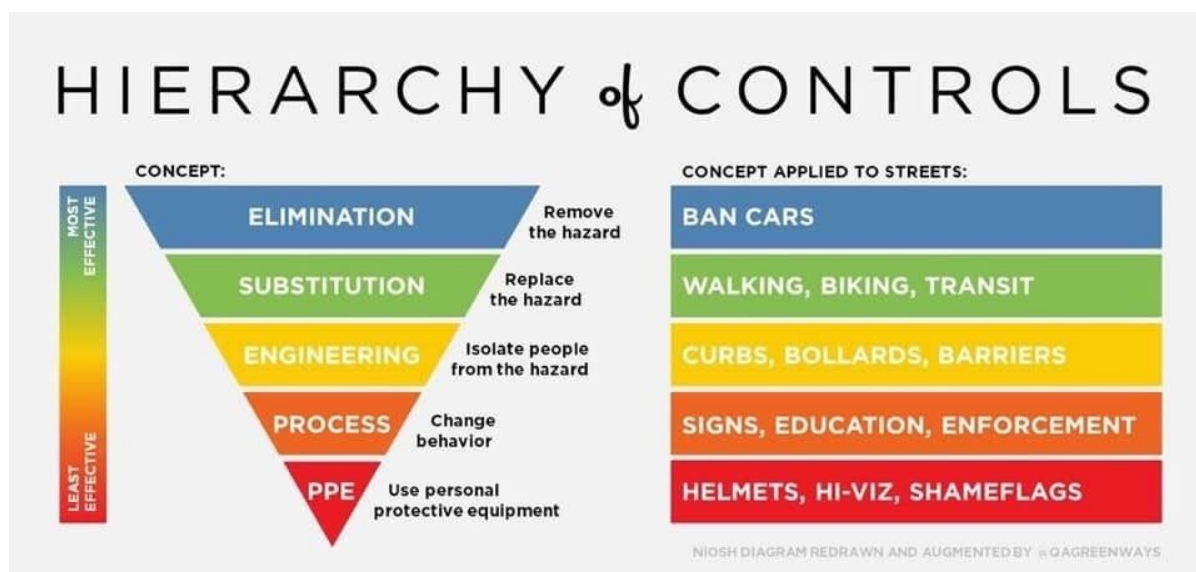
- ⇒ Implanter un feu piétonnier à l'intersection de l'avenue du Colisée et de la rue des Saules.

²⁰ Ville de Québec (2019). [*Étude d'impact sur les déplacements - Annexe A-8 : Débits journaliers moyens annuels sur les principaux axes routiers de la zone à l'étude par secteur.*](#)

²¹ Ville de Québec (2019). [*Étude d'impact sur les déplacements - Annexe C- 5 : Débits journaliers moyens annuels dans la zone à l'étude à l'horizon 2026 avec le projet par secteur.*](#)

6. RÉDUCTION DES RISQUES À LA SOURCE

Le conseil de quartier de Lairet estime que la meilleure façon de réduire la fréquence et la gravité des accidents est de diminuer le nombre d'automobiles circulant dans nos rues. Cette approche est cohérente avec la hiérarchie du contrôle des risques appliquée à la sécurité routière présentée dans l'infographie à la page suivante.



Bien qu'il ne soit pas possible d'éliminer le risque à la source, nous croyons qu'il est possible de réduire le risque en permettant aux personnes qui préféreraient se déplacer à pied, à vélo ou en transport collectif d'être en mesure de le faire en levant les obstacles aux déplacements actifs et collectifs.

La réduction des risques à la source a fait l'objet de 34 résolutions entre 2016 et 2019. De ce nombre, 17 portaient sur l'aménagement de voies cyclables, 9 portaient sur l'aménagement, entretien et déneigement de liens piétonniers, 4 portaient sur le transport en commun et 3 sur la transformation de l'autoroute Laurentienne en boulevard urbain. Enfin, une résolution portait sur l'encadrement des services à l'auto dans le but de privilégier un aménagement plus dense, plus mixte et axé vers le transport actif et collectif²².

6.1. Développement du réseau cyclable

Lairet est à l'avant-garde en matière d'aménagements cyclables. En 2015, la Ville de Québec a donné suite à la demande du conseil de quartier de Lairet d'ajouter des délinéateurs flexibles sur la bande cyclable de la 4e Avenue.

²² Résolution 19-CA-09, en annexe.

En 2016, une bande cyclable a été aménagée sur la rue du Colisée. Cet aménagement a été complété deux ans plus tard par l'implantation d'une zone d'entrecroisement à l'intersection de la 41e Rue.

En 2017, des massifs en caoutchouc ont été installés à l'intersection de la 18e Rue et de la 8e Avenue pour éviter que les automobilistes n'utilisent la bande cyclable comme voies de virage à droite. L'année suivante, des massifs en caoutchouc ont été ajoutés face à l'école primaire St-Paul-Apôtre pour éviter que les parents ne se fauillent entre les bollards pour se garer dans la piste et déposer leurs enfants. Cet aménagement a été bonifié par la suite et s'étire désormais de la 22e à la 24e Rue.

En 2018, la municipalité a donné suite à la résolution 17-10-53 du conseil de quartier de Lairet demandant la requalification de la chaussée désignée de la 22e Rue en bande cyclable. Le nouvel aménagement a été réalisé en août, moins de huit mois après que le conseil de quartier en eut fait la demande. En octobre de la même année, la Ville de Québec a complété le prolongement de la bande cyclable de la 3e Avenue jusqu'à la 19e Rue. Ce nouvel aménagement se poursuit ensuite sous forme de chaussée désignée jusqu'à la 24e Rue. Il s'agit du premier axe cyclable nord-sud entre Lairet et le centre-ville empruntant une artère commerciale.

Le développement du réseau cyclable et l'amélioration des infrastructures ont contribué de façon marquée à la croissance du cyclisme utilitaire dans Lairet. Dans une perspective de réduction des risques à la source, le conseil de quartier encourage la Ville de Québec à poursuivre et accélérer la mise en œuvre de la Vision des déplacements à vélo de façon à favoriser le transfert modale de l'auto au vélo.

RECOMMANDATION

⇒ Accélérer la mise en œuvre de la Vision des déplacements à vélo.

6.1.1. Voies cyclables quatre saisons

Le conseil de quartier de Lairet salue la décision de la Ville de Québec de réaliser, dans le cadre de la mise à jour de sa Politique de déneigement, un projet pilote de « voie cyclable quatre saisons » sur le vélo-boulevard Père-Marquette. Il déplore toutefois qu'on ait privilégié la haute-ville au détriment de Limoilou.

Le non-déneigement des voies cyclables suivantes constitue des entraves importantes au transport actif entre Limoilou et les principaux pôles d'emploi :

- la piste cyclable de la 8e Avenue, qui se transforme en stationnement après le 31 octobre.

- la piste de la gare de triage, sous les bretelles de l'autoroute Dufferin-Montmorency, qui relie Maizerets au centre-ville ;
- les sections non déneigées de la piste cyclable de la rivière Saint-Charles reliant Saint-Sauveur à la passerelle des Trois-Sœurs ;
- la goulotte à vélo de l'escalier de la Méduse ;

Selon un sondage sur le potentiel de croissance du cyclisme utilitaire hors saison pour la Table de concertation vélo des conseils de quartier, près de 30% des cyclistes utilitaires roulent déjà l'hiver et environ 50% seraient enclins à le faire si les pistes cyclables étaient déneigées. C'est dire à quel point le potentiel de croissance du cyclisme utilitaire hors saison est important.

Dans une perspective de réduction des risques à la source, le conseil de quartier encourage la Ville de Québec à élargir son projet pilote de « voies cyclables quatre saisons » à la basse-ville, en priorisant le déneigement et l'entretien hivernal des voies cyclables reliant Lairet au centre-ville et à l'Université Laval.

RECOMMANDATION

⇒ Élargir le projet pilote de « voies cyclables quatre saisons » à la basse-ville.

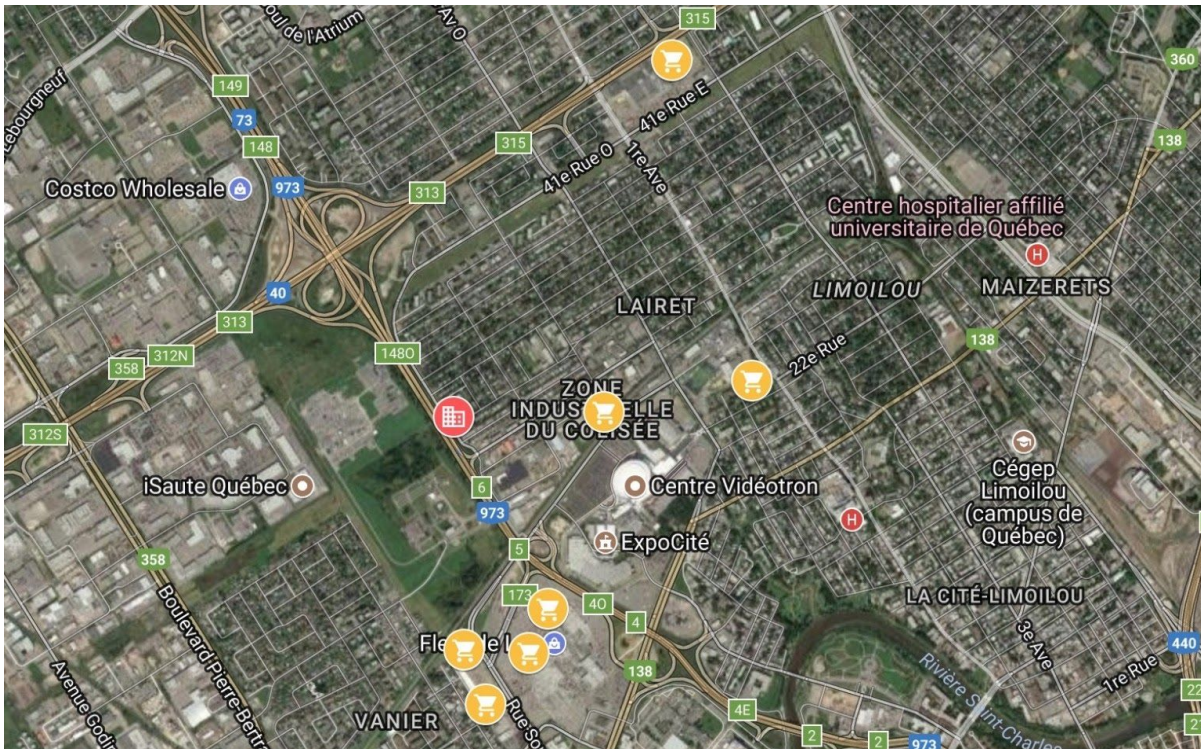
6.2. Aménagement, entretien et déneigement de liens piétonniers

Le conseil de quartier constate que les barrières anthropiques, comme des autoroutes ou des voies ferrées, ainsi que les lacunes dans l'entretien et le déneigement des liens piétonniers et des voies cyclables découragent les déplacements à pied et à vélo, en imposant des détours disproportionnés.

C'est particulièrement le cas dans le secteur Ste-Odile, qui est enclavé au nord par l'autoroute Félix-Leclerc, à l'ouest par l'autoroute Laurentienne, et au sud par le chemin de fer. En guise d'exemple, l'épicerie la plus près du plus grand complexe d'habitation du secteur est Le Frigo, à 0,8 km de marche. Les autres épiceries les plus proches se trouvent à un kilomètre de marche ou plus, dans le secteur Fleur-de-Lys, de l'autre côté de la voie ferrée. Les épiceries qui s'y trouvent sont particulièrement prisées par la population en raison des prix abordables et de la diversité de l'offre alimentaire, adaptée aux attentes de la population multiethnique de Lairet.

À pied, le chemin le plus court pour s'y rendre est le lien piétonnier du passage à niveau des rues de la Concorde et Soumande. Comme ce passage n'est pas déneigé, les piétons de Ste-Odile doivent faire un détour de plus d'un kilomètre par le viaduc de la rue du Colisée en hiver. Ce détour porte à plus de 2,5 km la distance entre Ste-Odile et les épiceries du secteur Fleur-de-Lys. En hiver, il faut donc

compter plus de 5 km aller-retour pour faire ses courses. Cette situation a pour effet de décourager les déplacements à pied et d'encourager l'utilisation de la voiture.



6.2.1. Passage à niveau reliant les rues de la Concorde et Soumande

À cet effet, le conseil de quartier de Lairet demande depuis plusieurs années que le passage à niveau des rues de la Concorde et Soumande soit déneigé pour éviter que la population de Ste-Odile n'ait à faire un long détour pour accéder aux épiceries du secteur Fleur-de-Lys²³.

Dans sa réponse datée du 20 mars 2018, la Division des travaux publics justifie son non-déneigement pour les raisons suivantes :

- Le déneigement de ce lien n'est pas considéré, car il n'y a pas d'espace disponible pour entreposer et/ou souffler la neige de part et d'autre du lien piétonnier. De fait, d'un côté se trouve l'autoroute Laurentienne, et de l'autre, un stationnement privé.
- Le lien étant situé à un endroit extrêmement venteux, il nous sera impossible de garantir la sécurité des usagers en tout temps.
- Le lien en question est constitué de deux courbes de 90 degrés rendant les manœuvres très difficiles pour la machinerie.

²³ Résolution 17-07-40, en annexe.

- Nous ne pouvons garantir le bon état et la sécurité du passage à niveau puisqu'il s'agit d'une propriété du CN et il y a de forts risques d'endommager l'équipement de déneigement et celui du CN.
- Des barrières avec cadenas sont présentes de part et d'autre du passage à niveau et celles-ci devront être manipulées et déplacées lors de chacun des entretiens pour permettre le passage des équipements. Ces équipements risquent fortement de ne pas être opérables en hiver à cause de la présence de glace.
- Ce lien n'a jamais été déneigé dans le passé. Par contre, les extrémités ont déjà été rabaissées à quelques reprises il y a une dizaine d'années pour faciliter l'accès aux usagers.
- Pour des raisons de sécurité, des affiches interdisant le passage seront installées de part et d'autre dès l'automne prochain afin de signaler aux usagers que le lien n'est pas entretenu par la Ville de Québec.



Cette réponse n'a pas satisfait le conseil de quartier. L'installation d'affiches interdisant le passage va à l'encontre de la demande exprimée par le conseil de quartier met à mal la sécurité des usagers, puisqu'en l'absence de déneigement, les piétons et piétonnes doivent traverser le stationnement d'Auto Parts Plus et franchir

la glissière tout au bout pour accéder au passage à niveau. Considérant le problème d'intrusion qui en résulte, il est probable qu'une entente pourrait être prise avec l'entreprise pour entreposer et/ou souffler la neige sur son terrain en attendant son ramassage. Enfin, il ne fait aucun doute que le passage pourrait être reconfiguré pour faciliter la circulation de la machinerie.

À ce titre, rappelons que la *Politique de déneigement de la Ville de Québec*²⁴ stipule qu'un lien piétonnier doit être déneigé s'il est achalandé et s'il constitue un raccourci substantiel d'au moins 200 mètres, ce qui est le cas du lien piétonnier de la rue de la Concorde. Dans une perspective de réduction des risques à la source, le conseil de quartier réitère sa demande de déneigement du lien piétonnier du passage à niveau du passage à niveau reliant les rues de la Concorde et Soumande.

RECOMMANDATION

⇒ *Déneiger le lien piétonnier du passage à niveau reliant les rues de la Concorde et Soumande.*

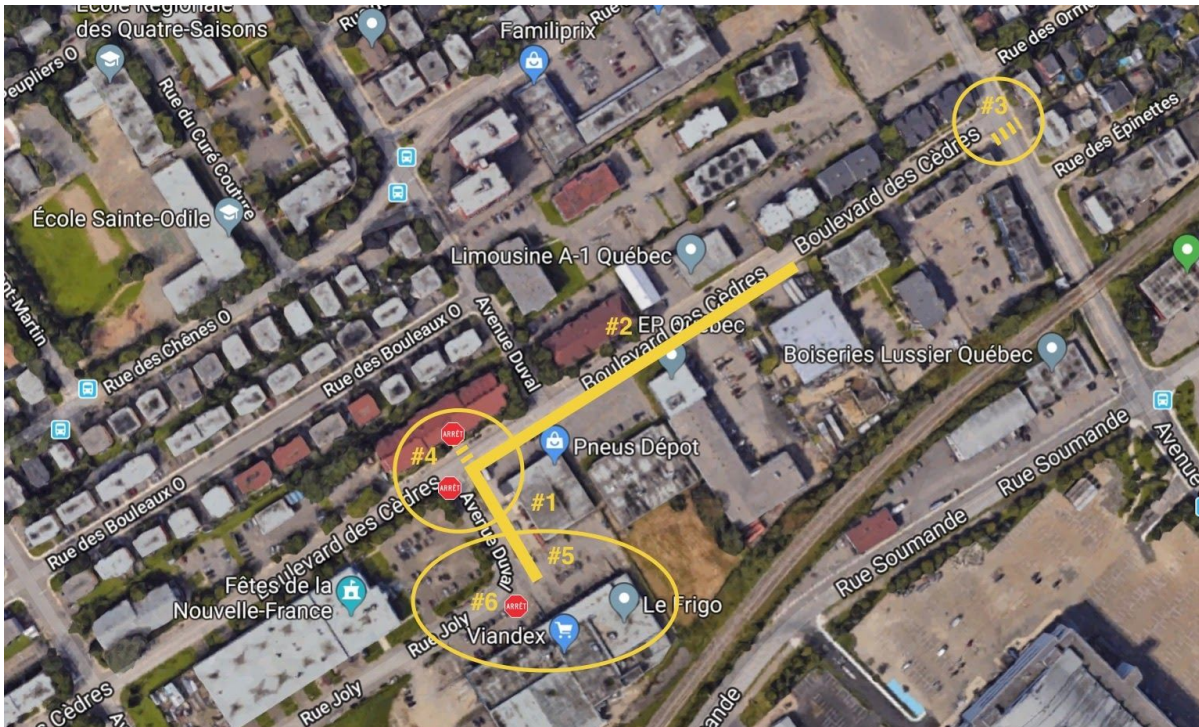
6.2.2. Accès à l'épicerie Le Frigo

Malgré sa relative proximité des zones d'habitation, l'accès à l'épicerie Le Frigo demeure problématique en raison de sa localisation dans le parc industriel du quartier et de l'absence de trottoirs sur les rues qui y mènent. L'absence de délimitation physique entre le stationnement de l'épicerie et les artères contiguës est également problématique. Enfin, l'avenue du Colisée, à la hauteur du boulevard des Cèdres, est difficile à traverser puisqu'on n'y trouve pas de feu de circulation, d'arrêt obligatoire ou de passage pour piétons et qu'il s'agit d'une artère où le flot de circulation est important.

Une question lancée sur le groupe Facebook « Lairet, notre quartier de Limoilou », a permis de cerner les obstacles aux déplacements à pied et d'identifier quelques pistes de solutions, auxquelles fait écho la résolution 18-CA-10 concernant l'accès piétonnier à l'épicerie Le Frigo. Le conseil de quartier y invite la Ville de Québec et l'Arrondissement de La Cité-Limoilou à réaliser les interventions suivantes : aménager un trottoir du côté de l'avenue Duval menant au Frigo, entre des Cèdres et Joly (intervention #1) ; prolonger le trottoir se trouvant du côté sud du boulevard des Cèdres jusqu'à l'avenue Duval (intervention #2) ; implanter une traverse pour piéton à l'intersection de la rue du Colisée et du boulevard des Cèdres (intervention #3) ; ajouter un arrêt obligatoire et une traverse pour piétons sur le boulevard des Cèdres, au coin du tronçon de l'avenue Duval menant à l'épicerie Le Frigo

²⁴ Ville de Québec (2009). [Politique de déneigement](#).

(intervention #4) ; aménager une délimitation physique de type trottoir ou terre-plein, pour préciser l'entrée/sortie du stationnement de l'épicerie Le Frigo (intervention #5) ; ajouter un arrêt obligatoire sur la rue Joly, au virage de l'avenue Duval (intervention #6).



Cette résolution a été accueillie positivement par la Ville de Québec qui a ajouté la zone industrielle du Colisée, où se trouve l'épicerie Le Frigo, au nombre des secteurs d'intervention de sa Vision d'aménagement pour le pôle urbain Wilfrid-Hamel–Laurentienne. Les enjeux mis de l'avant par le conseil de quartier devraient donc contribuer à l'élaboration de cette vision.

RECOMMANDATION

⇒ Réaménager le secteur de l'épicerie Le Frigo de façon à favoriser les déplacements à pied.

6.3. Transformation de l'autoroute Laurentienne en boulevard urbain

Le conseil de quartier est d'avis que la transformation de l'autoroute Laurentienne en boulevard urbain est l'occasion de réorganiser la trame urbaine entre Lairet, Vanier, et l'ouest de la ville, de façon à favoriser les transports actifs et collectifs.

En amont de la consultation sur la de sa Vision d'aménagement pour le pôle urbain Wilfrid-Hamel–Fleur-de-Lys, le conseil de quartier a réitéré sa position en faveur de

la transformation de l'autoroute en boulevard urbain au moins jusqu'à Soumande, au mieux jusqu'à Félix-Leclerc. La résolution 18-CA-44 rappelle que 45% des résidents et résidentes de Lairet utilisent d'autres modes de transport que l'auto-solo pour leurs déplacements domicile-travail, mais subissent malgré tout les effets préjudiciables du trafic autoroutier sur leur santé et leur qualité de vie²⁵. Cette vision est cohérente avec celle de la société immobilière Trudel Alliance, qui a acquis le centre commercial Fleur de Lys en 2018. Des discussions ont d'ailleurs eu lieu entre le conseil de quartier et l'administration du centre commercial afin d'élaborer une vision de la trame du quartier qui pourrait émerger à la jonction de Vanier, de Lairet et du Vieux-Limoilou. Rappelons que le potentiel de la requalification du secteur est d'environ 6 000 logements²⁶. Dans une perspective de réduction des risques à la source, le conseil de quartier invite la Ville de Québec à réaliser cette vision.

RECOMMANDATION

⇒ *Transformer l'autoroute Laurentienne en boulevard urbain de façon à favoriser les déplacements actifs et collectifs entre Lairet, Vanier, et l'ouest de la ville.*

²⁵ Statistique Canada (2016). *Recensement de 2016*.

²⁶ ATV (2018). [Communiqué de presse – Conversion en boulevard de l'autoroute Laurentienne demandée.](#)

ANNEXE 1

RECOMMANDATIONS SUR LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Mesures d'apaisement de la circulation

- ⇒ Implanter un projet-pilote de mini-giratoires dans Lairet.
- ⇒ Multiplier les mesures d'apaisement de la circulation comme des terre-pleins diagonaux ou axiaux, les saillies de trottoirs et les intersections surélevées sur les rues résidentielles.

Révision des limites de vitesse

- ⇒ S'assurer que la révision des limites de vitesse prend en compte les interdictions de virage à gauche liées au déploiement du tramway sur la 1^{re} Avenue.

Priorités d'aménagement de nouveaux trottoirs

- ⇒ Prioriser l'aménagement de trottoirs sur la 41^e Rue, la rue Soumande, le boulevard des Cèdres et la rue de la Concorde.
- ⇒ Fermer le coude de la rue Godbout menant à l'entrée du parc Marchand à la circulation automobile tout en maintenant la perméabilité pour les piétons et les cyclistes.

Intégration de voies cyclables aux cheminements d'écoliers

- ⇒ Intégrer des voies cyclables aux cheminements d'écoliers.
- ⇒ Prendre en compte les besoins des cyclistes en herbe et les attentes des parents en matière de sécurité dans la détermination des types d'aménagements cyclables à mettre en place.
- ⇒ Revoir les critères d'aménagements des voies cyclables au pourtour et à destination des écoles de façon à préconiser l'aménagement de bandes et de pistes cyclables, plutôt que de chaussées désignées.

Interdiction de virage à droite au feu rouge pour les bicyclettes

- ⇒ Exclure les bicyclettes de l'application de l'article 13 du R.A.V.Q. 842 de façon à autoriser les cyclistes à virer à droite au feu rouge en tout temps (y compris en présence d'un panneau d'interdiction de virage à droite).
- ⇒ Autoriser les cyclistes à virer à droite au feu rouge en présence d'un panneau P-115 « Virage à droite interdit au feu rouge » à l'aide d'une signalisation adéquate.

Contresens cyclables dans les sens uniques

- ⇒ Autoriser les cyclistes à rouler à contresens dans les rues locales à sens unique.
- ⇒ Ajouter un panneau P-80-1-P « Exception pour bicyclettes » sous les panneaux P-80-1 « Sens unique ».

Réaménagement de la 18e Rue

- ⇒ Inscrire le réaménagement de la 18e Rue au Plan d'investissement quinquennal (PIQ).
- ⇒ Mettre sur pied un comité de co-création en vue de planifier le réaménagement de la 18e Rue avec les riverains, les usagers et les représentants des conseils de quartier concernés.

Feu piétonnier à l'intersection de l'avenue du Colisée et de la rue des Saules

- ⇒ Implanter un feu piétonnier à l'intersection de l'avenue du Colisée et de la rue des Saules.

Développement du réseau cyclable

- ⇒ Accélérer la mise en œuvre de la Vision des déplacements à vélo.
- ⇒ Élargir le projet pilote de « voies cyclables quatre saisons » à la basse-ville.

Aménagement, entretien et déneigement de liens piétonniers

- ⇒ Déneiger le lien piétonnier du passage à niveau reliant les rues de la Concorde et Soumande.

Aménagement de trottoirs pour sécuriser l'accès à l'épicerie Le Frigo

- ⇒ Réaménager le secteur de l'épicerie Le Frigo de façon à favoriser les déplacements à pied.

Transformation de l'autoroute Laurentienne en boulevard urbain

- ⇒ Transformer l'autoroute Laurentienne en boulevard urbain de façon à favoriser les déplacements actifs et collectifs entre Lairet, Vanier, et l'ouest de la ville.

ANNEXE 2

RÉSOLUTIONS EN LIEN AVEC LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

RÉSOLUTION 16-CA-06 CONCERNANT LA VISION POUR LES DÉPLACEMENTS À VÉLO

AYANT PRIS CONNAISSANCE de la Vision des déplacements à vélo de la Ville de Québec à l'horizon 2021.

NOTANT AVEC SATISFACTION que 3 projets totalisant 1,1 km de voies cyclables doivent être réalisés dans Lairet au cours des 5 prochaines années.

AYANT consulté les citoyens sur les projets prioritaires projetés dans le quartier Lairet et AYANT PRIS CONNAISSANCE du mémoire déposé par le Comité sur les déplacements actifs et sécuritaires du quartier Lairet dans le cadre de la consultation sur la Vision des déplacements à vélo.

RAPPELLANT l'orientation 1.7 du Plan directeur du quartier Lairet « favoriser une saine cohabitation entre tous les utilisateurs de la voie publique (piétons, cyclistes, automobilistes) » ainsi que l'objectif 1.7.4 « Bonifier le réseau cyclable actuel du quartier ».

SUR PROPOSITION DE M. Yan Turgeon DÛMENT APPUYÉE PAR Jacques Latulipe, IL EST RÉSOLU PAR le conseil d'administration du conseil de quartier de Lairet de recommander que la Ville de Québec considère les améliorations suivantes à la Vision pour les déplacements à vélo pour Lairet.

Passerelle entre Lairet et Vanier (Projet prioritaire 46)

SALUANT la volonté de la Ville de Québec de créer un lien utilitaire entre Lairet et Vanier par la création d'un lien cyclopédestre, incluant une passerelle, entre la rue de l'Exposition à l'avenue Ludger-Ferland.

NOTANT que ce nouveau lien permettra de décroïsonner les quartiers de Lairet et de Vanier.

Le conseil d'administration du conseil de quartier de Lairet INVITE la Ville de Québec à se doter d'un échancier pour une réalisation rapide, au cours des 5 prochaines années, de cet aménagement.

Bandes cyclables sur l'avenue du Colisée (Projet prioritaire 1)

SALUANT l'aménagement projeté, dès 2016, d'une bande cyclable sur l'avenue du Colisée, le conseil d'administration du conseil de quartier de Lairet RECOMMANDE que la nouvelle bande cyclable soit séparée physiquement de la circulation

automobile à l'aide de bollards ou par l'aménagement d'une voie cyclable en site propre.

Axe est-ouest dans St-Paul-Apôtre (prolongement de la bande cyclable de la 22e Rue ou aménagement d'un axe cyclable sur la 24e Rue)

RAPPELANT la résolution 14-CA-35 du conseil de quartier de Lairet concernant l'appui au projet de road diet sur la 18e Rue présentée dans le document de projet « Corridor des Services ».

NOTANT que la Vision pour les déplacements à vélo n'a pas donné suite à ce projet et que, ce faisant, la Ville de Québec fait le choix de privilégier l'axe cyclable de la 22e rue.

RAPPELANT que l'axe cyclable de la 22e Rue est composé de trois aménagements :

1. Bande cyclable sur la 22e Rue (entre Henri-Bourassa et la 8e Avenue)
2. Chaussée désignée sur la 22e Rue (entre la 8e Avenue et la 1re Avenue)
3. Chaussée désignée sur le boulevard des Alliés (entre 1re Avenue et l'avenue du Colisée)

NOTANT que cet axe cyclable n'est pas fonctionnel sur la partie « chaussée désignée » du parcours, en raison du volume et la vitesse de la circulation automobile sur la 22e Rue et du mauvais état de la chaussée sur le boulevard des Alliés.

Le conseil d'administration du conseil de quartier de Lairet INVITE la Ville de Québec (1) à compléter l'axe cyclable de la 22e Rue par le prolongement de la bande cyclable au moins jusqu'à la 1re Avenue, au mieux jusqu'à l'avenue du Colisée et ; (2) à considérer l'aménagement d'un autre axe cyclable est-ouest sur la 24e Rue.

Axe est-ouest entre St-Odile, St-Albert-le-Grand et Maizerets

NOTANT qu'il n'y a toujours pas d'axe est-ouest clairement balisé dans le nord de Lairet, entre St-Odile et St-Albert-le-Grand (le seul axe est-ouest est la chaussée désignée de la rue des Peupliers).

NOTANT PAR AILLEURS que toutes les rues est-ouest y sont utilisées comme rue de transit, ce qui affecte la sécurité et la convivialité du vélo.

NOTANT la nécessité de rehausser l'aménagement de la rue des Peupliers pour le rendre attrayant et sécuritaire.

NOTANT qu'à l'est, ce parcours permet d'accéder au quartier Maizeret par le passage de la rue des Frênes E. (qui permet d'accéder au Corridor des Cheminots et au boulevard Henri-Bourassa, puis d'entrer dans Maizeret par la 26e Rue).

NOTANT AVEC SATISFACTION la volonté de la Ville de Québec de créer un axe nord-sud sur l'avenue d'Estimauville (projet prioritaire 44).

Le conseil d'administration du conseil de quartier de Lairet INVITE la Ville de Québec à considérer la transformation de la chaussée désignée de la rue des Peupliers en bande cyclable ou en piste cyclable en site propre et ; (2) à prolonger cet axe cyclable sur la 26e Rue, dans Maizerets, pour rejoindre la nouvelle piste cyclable de l'avenue d'Estimauville.

NOTANT PAR AILLEURS qu'à l'ouest, la chaussée désignée de la rue des Peupliers n'est pas connectée au passage à niveau de la rue de la Concorde (qui permet d'accéder à la piste cyclable de la rue Soumande).

Le conseil d'administration du conseil de quartier de Lairet INVITE la Ville de Québec à connecter la nouvelle bande/piste cyclable au passage de la rue de la Concorde de façon appropriée.

Prolongement de la bande cyclable de la 3e Avenue (Projet prioritaire 2)

NOTANT AVEC SATISFACTION la décision de la Ville de Québec d'aménagement une bande cyclable de chaque côté de la chaussée sur la 3e Avenue.

SOUCIEUX de faire en sorte que cet aménagement bénéficie pleinement aux résidents de Lairet qui souhaitent faire leurs courses sur la 3e Avenue, de même qu'aux écoliers qui fréquentent les établissements d'enseignement du Vieux-Limoilou.

Le conseil d'administration du conseil de quartier de Lairet : RECOMMANDE que la Ville de Québec prolonge le parcours projeté, au minimum jusqu'à la 18e Rue, au mieux jusqu'à la 22e Rue par le boulevard Benoît-XV.

Mise à niveau de la 8e Avenue (Projet prioritaire 39)

NOTANT la volonté de la Ville de Québec de mettre à niveau la bande cyclable bidirectionnelle de la 8e Avenue en la remplaçant par une bande cyclable de chaque côté de la chaussée.

NOTANT QUE dans sa configuration actuelle, à l'est de la 8e Avenue, la bande cyclable croise 11 intersections alors que sa « mise à niveau » forcerait les cyclistes à traverser 26 intersections.

RAPPELANT À CET EFFET la plupart des collisions ont lieu aux intersections et qu'en ajoutant des intersections à franchir par les cyclistes, on augmente également le risque de collision.

Le conseil d'administration du conseil de quartier de Lairet INVITE la Ville de Québec à considérer d'autres façons de bonifier cet aménagement dont :

- sa conversion en piste cyclable bidirectionnelle surélevée au niveau du trottoir ;*
- sa conversion en piste cyclable en site propre le long des établissements d'enseignement ;*
- sa séparation de la circulation automobile par l'ajout d'un terre-plein.*

ADOPTÉE À L'UNANIMITÉ

RÉSOLUTION 16-CA-10 CONCERNANT UN PROJET PILOTE DE SAILLIE DE TROTTOIR ESTIVAL

AYANT PRIS CONNAISSANCE du projet d'urbanisme tactique réalisé par des membres du conseil de quartier de Lairet avec les résidents de la 20e Rue consistant en la création d'une saillie de trottoir éphémère, à la craie, au coin de la 20e Rue et de Benoît-XV.

NOTANT l'intérêt suscité par ce projet et la présence, dans la salle, d'une dizaine de résidents de la 20e Rue, venus assister à la présentation et demander la transformation de cette initiative en projet pilote de saillies de trottoir estivales, lequel pourrait être réalisé à l'aide de peinture rétro réfléchissante bordée par des délinéateurs flexibles, à l'intersection de la 20e Avenue/Benoit XV et de la 20e Avenue/4e Avenue.

NOTANT que des projets similaires, réalisés à New York et ailleurs dans le monde, ont eu des impacts positifs sur l'apaisement de la vitesse et, concomitamment, sur la sécurité et sur la marchabilité des rues visées.

NOTANT que, par le passé, les résidents de la 20e Rue ont demandé à plusieurs reprises que la Ville de Québec mette en place des mesures d'apaisement de la circulation et n'ont, jusqu'à présent, reçu aucune réponse satisfaisante.

RAPPELANT QUE, bien que la 20e Rue soit une rue résidentielle réservée à la circulation locale, elle est utilisée comme voie de transit par un grand nombre d'automobilistes (pour éviter les feux de circulation de la 18e Rue, entre autres).

NOTANT ÉGALEMENT les préoccupations des résidents de la 20e Rue pour la sécurité de leurs enfants, en raison de la vitesse excessive des automobilistes.

CONSCIENT qu'en vertu du principe d'habituation des automobilistes, il est souvent considéré que l'impact des mesures d'apaisement de la circulation s'estompe dans le temps et que, incidemment, la mise en place d'une mesure temporaire, implantée au printemps et retirée à l'automne, pourrait mitiger cet effet tout en sensibilisant, au début de chaque été, les automobilistes à l'importance de ralentir lorsqu'ils s'engagent dans une rue résidentielle.

NOTANT que ce projet pilote pourrait permettre à la Ville de Québec d'évaluer l'efficacité de ce type d'aménagement pour considération future.

RAPPELLANT l'orientation 1.7 du Plan directeur du quartier Lairet « favoriser une saine cohabitation entre tous les utilisateurs de la voie publique (piétons, cyclistes, automobilistes) ».

SUR PROPOSITION DE M. Yan Turgeon DUMENT APPUYÉE PAR Marianne St-Pierre, IL EST RÉSOLU PAR le conseil d'administration du conseil de quartier de Lairet de demander à la Ville de Québec et à l'Arrondissement de La Cité-Limoilou de mettre en place, le plus tôt possible à l'été 2016, un projet pilote de saillies de trottoir estivales, réalisé à l'aide de peinture rétro réfléchissante bordée par des délinéateurs flexibles, à l'intersection de la 20e Avenue/Benoit XV et de la 20e Avenue/4e Avenue.

ADOPTÉE À L'UNANIMITÉ



RÉSOLUTION 16-CA-11 CONCERNANT LES TRAVERSES POUR PIÉTONS PRÈS DE L'ÉCOLE STE-ODILE

NOTANT qu'il n'y a pas de traverse pour piéton ou de brigadier scolaire à l'intersection des rues des Chênes Ouest/Dumas et des Peupliers/Dumas, à proximité de l'école Ste-Odile.

NOTANT que ces deux intersections sont empruntées, matin, midi et soir par de nombreux élèves d'âge primaire et préscolaire pour se déplacer entre l'école et la maison.

NOTANT la largeur importante de l'intersection Des Chênes/Dumas où transitent plusieurs automobilistes en provenance ou en direction de l'autoroute laurentienne, en plus du passage d'un parcours d'autobus du RTC et du transport lourd du secteur industriel situé plus au sud.

SUR PROPOSITION DE Mme Marianne St-Pierre DUMENT APPUYÉE PAR Vincent Beaudette, IL EST RÉSOLU PAR le conseil d'administration du conseil de quartier de Lairet de demander à la Ville de Québec et à l'Arrondissement de La Cité-Limoilou d'ajouter une traverse pour piéton avec marquage au sol à l'intersection des rues des Chênes O./Dumas et des Peupliers/Dumas, à proximité de l'école Ste-Odile.

ADOPTÉE À L'UNANIMITÉ

RÉSOLUTION 16-CA-22 CONCERNANT LA CIRCULATION DES CYCLISTES SUR LES VOIES RÉSERVÉES, PLUS PARTICULIÈREMENT SOUS LE VIADUC DE LA 1RE AVENUE

RAPPELANT qu'à Québec, les cyclistes ont le droit de circuler sur les voies réservées en vertu du règlement municipal R.V.Q. 2111 et du règlement d'agglomération R.A.V.Q 842.

NOTANT que, malgré cela, la signalisation en place sur les voies réservées ne fait mention que des bus et des taxis (photo de gauche, ci-dessous).

NOTANT que dans d'autres municipalités, comme à Ottawa, la signalisation indique clairement le droit des cyclistes de circuler sur les voies réservées sur les panneaux de signalisation (en accompagnant le symbole d'autobus d'un symbole de vélo) et sur l'asphalte (en accompagnant les losanges peints aux sols de symboles de vélos, comme on le fait sur les chaussées désignées) (photo de droite, ci-dessous).

NOTANT que cette façon de faire rehausserait la sécurité des cyclistes qui doivent passer sous le viaduc ferroviaire de la 1re Avenue, qui est également une voie réservée.

SUR PROPOSITION DE M. Yan Turgeon DÛMENT APPUYÉE PAR M. Jacques Latulippe, IL EST RÉSOLU QUE le conseil d'administration du conseil de quartier de Lairet demande au Bureau du transport, en partenariat avec les autres autorités compétentes d'indiquer, de façon explicite le droit des cyclistes de circuler sur la voie réservée passant sous le viaduc ferroviaire de la 1re Avenue par une signalisation et un marquage au sol adéquat (sur le modèle de ce qui se fait à Ottawa).

ADOPTÉE À L'UNANIMITÉ

RÉSOLUTION 16-CA-25 CONCERNANT LA VISION ZÉRO ACCIDENT

CONSIDÉRANT la réduction drastique du nombre d'accidents graves et mortels dans les villes s'étant doté d'une Vision zéro accident en matière de sécurité routière.

CONSIDÉRANT la décision de la Ville de Montréal d'adhérer à la vision Zéro en matière de sécurité routière qui s'articule autour des quatre principes suivants :

- 1. Éthique : la vie humaine est prioritaire, encore plus que la mobilité ;*
- 2. Responsabilité : les concepteurs, gestionnaires et usagers partagent la responsabilité ;*
- 3. Sécurité : les systèmes de transport doivent tenir compte de la faillibilité des humains - principe du « système qui pardonne » ;*
- 4. Changement : les concepteurs, gestionnaires et usagers doivent accepter le changement de paradigme ;*

CONSIDÉRANT PAR AILLEURS la volonté, exprimée par la Ville de Montréal, de créer un Réseau canadien des villes pour une Vision zéro accident.

SUR PROPOSITION DE monsieur Yan Turgeon DÛMENT APPUYÉE PAR madame Christiane Gamache , IL EST RÉSOLU QUE le conseil de quartier de Lairet invite la Ville de Québec à se doter d'une stratégie Vision zéro et d'adhérer au Réseau des villes pour une Vision zéro accident fondé par la Ville de Montréal.

ADOPTÉE À L'UNANIMITÉ

RÉSOLUTION 17-05-22 PROLONGEMENT DE LA SAISON CYCLABLE

SALUANT le souhait, exprimé par la Ville de Québec, de prolonger la saison cyclable de deux semaines au printemps et de deux semaines à l'automne, soit du 15 avril au 15 novembre, plutôt que du 1er mai au 31 octobre.

RAPPELANT le principe 10 de la Table de concertation vélo des conseils de quartier qui est de « prolonger la période d'ouverture des voies cyclables du 1er avril au 30 novembre » et d'« accélérer le nettoyage, le peinturage et le balisage des voies cyclables au printemps pour que ces opérations soient terminées au plus tard une semaine après l'ouverture officielle du réseau ».

CONSCIENT que les aléas climatiques peuvent retarder le nettoyage de la chaussée, le marquage des bandes cyclables et la pose des bollards.

CONSCIENT qu'au printemps, la présence de voitures stationnées sur les bandes cyclables, jusqu'au 30 avril, empêche les Travaux publics d'entreprendre le nettoyage des bandes cyclables avant l'ouverture officielle du réseau, le 1er mai.

CONSCIENT qu'à l'automne, la présence de voitures stationnées sur les bandes cyclables à partir du 1er novembre contraint les Travaux publics à retirer les bollards avant la fermeture officielle du réseau, le 31 octobre.

Le conseil de quartier de Lairet SUGGÈRE d'interdire le stationnement sur les bandes cyclables du 1er avril au 30 novembre pour faciliter les opérations d'entretien et pour rehausser la sécurité et le confort des cyclistes avant l'ouverture officielle du réseau cyclable.

ADOPTÉE À L'UNANIMITÉ

RÉSOLUTION 17-07-40 DÉNEIGEMENT DU PASSAGE À NIVEAU DE LA RUE DE LA CONCORDE

CONSIDÉRANT que le passage à niveau de la rue de la Concorde (en bleu sur les cartes ci-dessous) est le seul lien pédestre entre Ste-Odile et le secteur du Centre Vidéotron et de la place Jean-Béliveau.

CONSIDÉRANT que la seule alternative au passage à niveau de la rue de la Concorde est le viaduc de la rue du Colisée, ce qui représente un détour de 2 km.

CONSIDÉRANT que, malgré son non-déneigement, plusieurs piétons continuent d'emprunter le passage à niveau de la rue de la Concorde.

CONSIDÉRANT que son non-déneigement occasionne un problème d'intrusion dans le stationnement d'Auto Parts Plus, puisque de nombreux marcheurs préfèrent traverser le stationnement, plutôt que de traverser le banc de neige pour atteindre le passage à niveau.

SUR PROPOSITION DE M. Yan Turgeon DUMENT APPUYÉ PAR M. Jacques Latulippe, IL EST RÉSOLU QUE le conseil d'administration du conseil de quartier de Lairet :

- *INVITE la Ville de Québec et l'arrondissement de La Cité-Limoilou à déneiger le passage à niveau de la rue de la Concorde.*

ADOPTÉE À L'UNANIMITÉ

RÉSOLUTION 17-10-51 RÉDUCTION DES ACCIDENTS SUR LA 18e RUE

CONSIDÉRANT les nombreux accidents survenus au cours de l'été sur la 18e Rue, au coin de la 4e Avenue et au coin de la 8e Avenue.

CONSIDÉRANT que, selon les rapports d'accidents de la SAAQ, les intersections les plus accidentogènes de l'axe 18e Rue/Eugène-Lamontagne sont, dans l'ordre, l'intersection 18e Rue/4e Avenue, l'intersection 18e Rue/Henri-Bourassa et l'intersection 18e/8e Avenue (cartes et tableaux en annexe).

CONSIDÉRANT que, selon les rapports d'accidents de la SAAQ, entre 2011 et 2016 :

- *111 véhicules ont été impliqués dans une collision au coin 18e Rue/4e Avenue, soit plus de 22 véhicules par années ;*
- *60 véhicules ont été impliqués dans une collision au coin 18e Rue/8e Avenue, soit 12 véhicules par année ;*
- *48 véhicules ont été impliqués dans une collision au coin 18e Rue/1re Avenue, soit 9,5 véhicules par année ;*
- *22 véhicules ont été impliqués dans une collision au coin 18e Rue/Benoît-XV, soit plus de 4 véhicules par année.*

CONSIDÉRANT que la vitesse moyenne sur Eugène-Lamontagne est de 40 km/h alors qu'elle atteint de 60 km/h sur la 18e Rue, en raison de la présence d'une voie supplémentaire de chaque côté de la rue, ce qui pourrait expliquer le nombre et la gravité des accidents.

CONSIDÉRANT que, pour réduire la vitesse et la gravité des accidents sur la 18e Rue, il serait judicieux de réduire le nombre de voies, ce qui pourrait se faire en réservant les voies de droite aux transports en commun.

CONSIDÉRANT que des décennies d'expérimentation nous forcent à reconnaître que les feux de circulation n'ont pas livré les résultats escomptés et que, contrairement aux attentes, ils inciteraient les automobilistes à accélérer pour passer au feu vert.

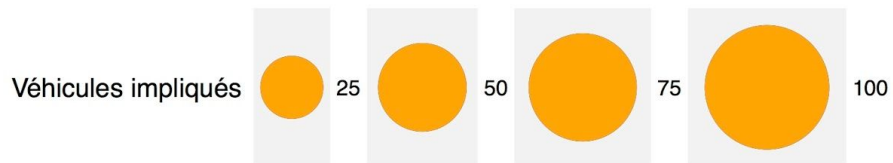
CONSIDÉRANT que, pour réduire le nombre d'accidents, il serait judicieux de revoir l'approche des intersections de la 8e Avenue, de la 4e Avenue, de la 3e Avenue et de la 1re Avenue.

SUR PROPOSITION DE M. Louis Philibert-Morrisette DÛMENT APPUYÉ PAR M. Vincent Beaudette, IL EST RÉSOLU QUE le conseil d'administration du conseil de quartier de Lairet :

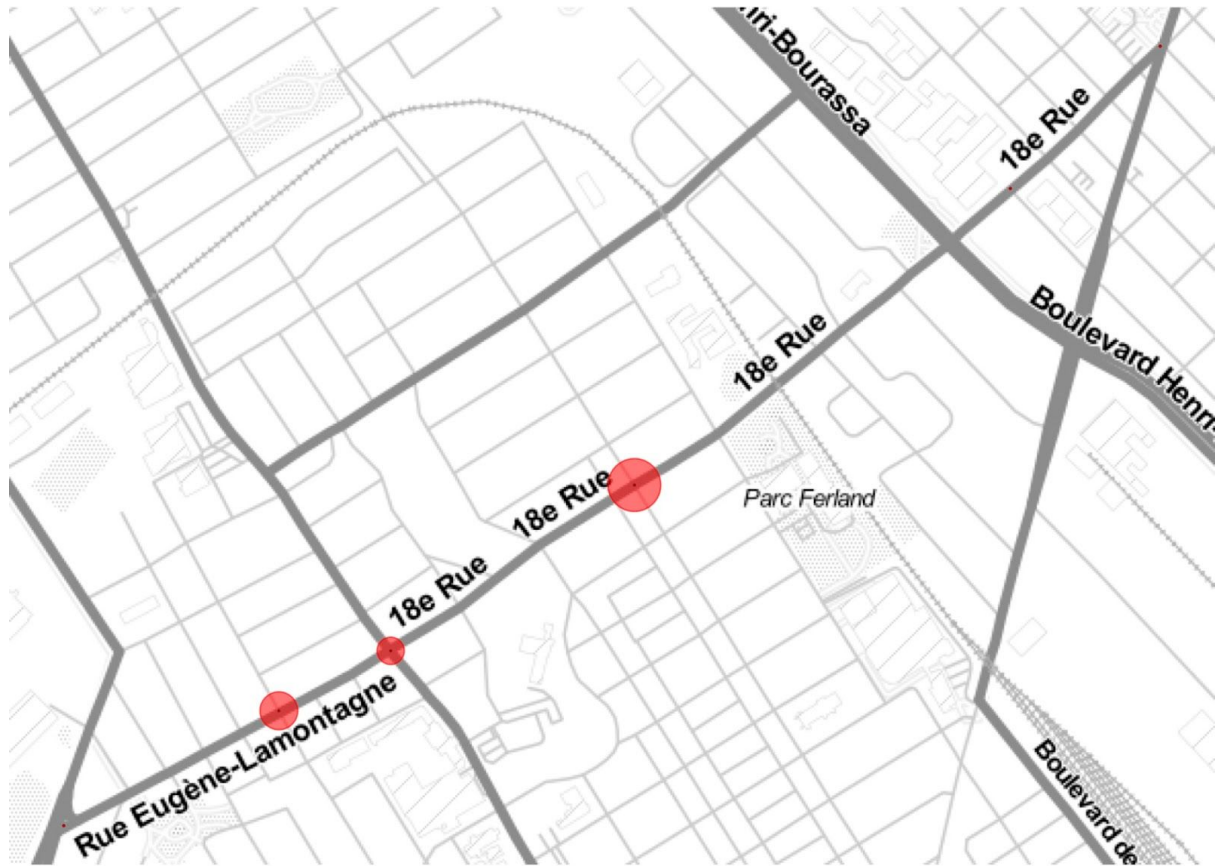
- 1. INVITE le Bureau du transport de la Ville de Québec à considérer les options suivantes en vue de rehausser la sécurité et la convivialité de la 18e Rue :*
 - réduire le nombre de voies accessibles aux automobiles en réservant les voies de droites au transport en commun ;*
 - ajouter des flèches au sol pour indiquer les voies servant à aller tout droit ou virer à gauche (voie centrale) et les voies où le virage à droite est autorisé aux intersections de la 18e Rue/4e Avenue et de la 18e Rue/8e Avenue ;*
 - synchroniser les feux de circulation entre 40 et 50 km/h, en tenant compte de la vitesse du transport en commun ;*
 - réduire la largeur de la 18e Rue et des voies de circulation ;*
 - rehausser la visibilité des passages pour piétons en peignant des blocs blancs plutôt que de lignes blanches continues aux intersections 18e Rue/4e Avenue et 18e Rue/Benoît-XV ;*
 - élargir le champ de vision des automobilistes au coin 18e Rue/8e Avenue en abaissant les talus situés de chaque côté ;*
 - aménager un carrefour giratoire à l'intersection 18e Rue/3e Avenue de façon à marquer l'entrée du quartier et ralentir la vitesse des automobiles tout en augmentant le débit automobile.*
 - prolonger la durée du passage pour piétons au coin de la 18e Rue/8e Avenue.*
- 2. ENCOURAGE la Ville de Québec prioriser le réaménagement de 18e Rue dans son programme de rue conviviale.*
- 3. PROPOSE la mise sur pied d'un comité de travail sur le réaménagement de la 18e Rue composé de membres du conseil municipal, du conseil de quartier ainsi que de représentants ou représentantes de la Ville de Québec.*

ADOPTÉE À L'UNANIMITÉ

CARTE 1 : Géolocalisation des lieux d'accidents et nombre de véhicules impliqués dans l'axe 18e Rue / Eugène-Lamontagne, 2011 et 2016

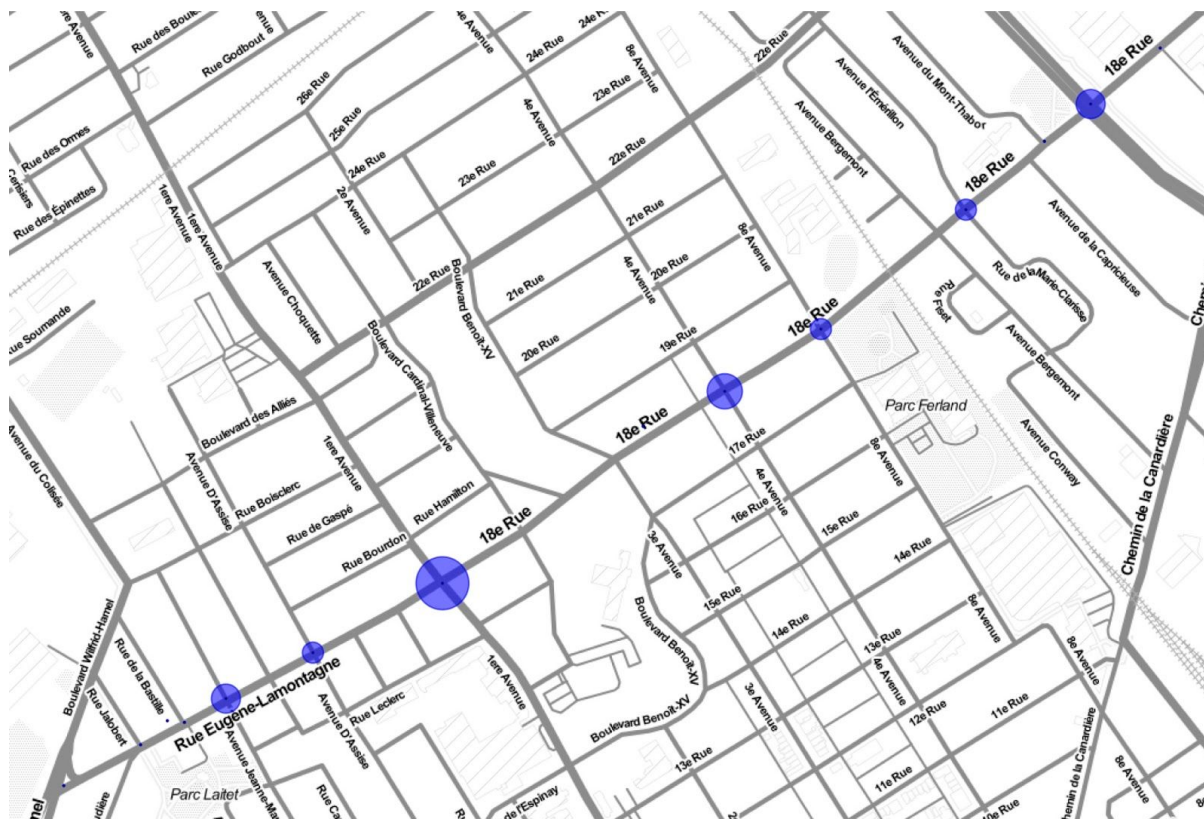


CARTE 2 : Géolocalisation des accidents graves et mortels dans l'axe 18e Rue / Eugène-Lamontagne, 2011 et 2016



Collisions graves et mortelles · 1 2 3 4 5

CARTE 3 : Géolocalisation des accidents avec piétons ou cyclistes dans l'axe 18e Rue / Eugène-Lamontagne, 2011 et 2016



Collisions avec cyclistes et piétons ● 2 ● 4 ● 6 ● 8

Table 1: Gravité des collisions dans l'axe 18e Rue / Eugène-Lamontagne

Lieu	Legers	Graves	Mortels
18e Rue / 4e Av.	29	3	2
18e Rue / Henri-Bourassa	16	0	0
Av. Eugène-Lamontagne / Wilfrid-Hamel	15	1	0
18e Rue / 8e Av.	12	0	0
18e Rue / 1re Av.	9	2	0
18e Rue / Rue McGowan	8	0	0
Av. Eugène-Lamontagne / Av. d'Assise	5	3	0
18e Rue / Av. de la Ronde	5	0	0
18e Rue / Av. de Vitré	5	0	0
18e Rue / Chemin de la Canardière	4	1	0
1401, 18e Rue	4	0	0
18e Rue / Av. Champfleury	4	0	0
18e Rue / Cardinal-Villeneuve	4	0	0
Av. Eugène-Lamontagne / Av. de Normandie	4	0	0
18e Rue / Av. Bergemont	3	0	0
18e Rue / Rue de la Marie-Clarisse	3	0	0
Av. Eugène-Lamontagne / Av. Jeanne-Mance	3	0	0
18e Rue / Av. de Villebon	2	1	0
154, Av. Eugène-Lamontagne	2	0	0
18e Rue / Benoît-XV	2	0	0
165, Av. Eugène-Lamontagne	1	0	0
1721, 18e Rue	1	0	0
1775, 18e Rue	1	0	0
18e Rue / Av. de la Capricieuse	1	0	0
18e Rue / Av. du Mont-Thabor	1	0	0
325, 18e Rue	1	0	0
Av. Eugène-Lamontagne / Rue de la Bastille	1	0	0
Av. Eugène-Lamontagne / Rue de Lanaudière	1	0	0
Av. Eugène-Lamontagne / Rue Jalobert	1	0	0

Source: SAAQ 2011-2016 / Conseil de quartier de Lairet

Table 2: Nombre de véhicules impliqués et de victimes par mode de transport

Lieu	Véhicules	Automobilistes	Motocyclistes	Pietons	Cyclistes
18e Rue / 4e Av.	111	29	1	2	2
1401, 18e Rue	82	4	0	0	0
18e Rue / Henri-Bourassa	66	10	3	0	3
18e Rue / 8e Av.	60	10	0	0	2
18e Rue / 1re Av.	48	3	0	6	2
Av. Eugène-Lamontagne / Wilfrid-Hamel	45	15	0	1	0
18e Rue / Av. de la Ronde	36	5	0	0	0
Av. Eugène-Lamontagne / Av. Jeanne-Mance	30	0	0	2	1
18e Rue / Cardinal-Villeneuve	25	4	0	0	0
Av. Eugène-Lamontagne / Av. d'Assise	22	5	1	1	1
18e Rue / Av. de Vitré	22	5	0	0	0
Av. Eugène-Lamontagne / Av. de Normandie	22	3	1	0	0
18e Rue / Benoît-XV	22	2	0	0	0
18e Rue / Chemin de la Canardière	21	5	0	0	0
18e Rue / Av. Champfleury	20	4	0	0	0
18e Rue / Rue de la Marie-Clarisse	19	1	0	1	1
18e Rue / Rue McGowan	14	8	0	0	0
18e Rue / Av. Maufils	13	0	0	0	0
18e Rue / Av. Bergemont	11	3	0	0	0
18e Rue / Av. de Villebon	9	2	0	1	0
Av. Eugène-Lamontagne / Rue de Lanaudière	9	0	1	0	0
Av. Eugène-Lamontagne / Rue Jalobert	9	0	0	0	1
18e Rue / Av. de la Vérendrye	8	0	0	0	0
18e Rue / Av. de Niverville	8	0	0	0	0
18e Rue / Av. du Mont-Thabor	8	0	0	0	1
1805, 18e Rue	6	0	0	0	0
Av. Eugène-Lamontagne / Rue Pontgravé	6	0	0	0	0
65, Av. Eugène-Lamontagne	5	0	0	0	0
18e Rue / Av. de la Capricieuse	4	1	0	0	0
Av. Eugène-Lamontagne / Rue de la Bastille	4	0	0	1	0
1254, 18e Rue	4	0	0	0	0
1865, 18e Rue	4	0	0	0	0
285, 18e Rue	4	0	0	0	0
Av. Eugène-Lamontagne / Rue Robertval	4	0	0	0	0
154, Av. Eugène-Lamontagne	3	1	0	1	0
1650, 18e Rue	3	0	0	0	0
235, Av. Eugène-Lamontagne	3	0	0	0	0
305, 18e Rue	3	0	0	0	0
165, Av. Eugène-Lamontagne	2	1	0	0	0
1721, 18e Rue	2	1	0	0	0
1775, 18e Rue	2	1	0	0	0
106, Av. Eugène-Lamontagne	2	0	0	0	0
129, 18e Rue	2	0	0	0	0
135, Av. Eugène-Lamontagne	2	0	0	0	0
138, 18e Rue	2	0	0	0	0
1510, 18e Rue	2	0	0	0	0
1836, 18e Rue	2	0	0	0	0
18e Rue / Av. Bardy	2	0	0	0	0
18e Rue / Av. Ernest-Lapointe	2	0	0	0	0
192, 18e Rue	2	0	0	0	0
2121, 18e Rue	2	0	0	0	0
2280, 18e Rue	2	0	0	0	0
325, 18e Rue	2	0	0	0	1
326, 18e Rue	2	0	0	0	0

Source: SAAQ 2011-2016 / Conseil de quartier de Lairet

RÉSOLUTION 17-10-52 DEMANDE DE FEU PIÉTONNIER À L'INTERSECTION 1re AVENUE/22e RUE

CONSIDÉRANT l'absence de traverse piétonnière à l'intersection de la 1re Avenue et de la 22e Rue (carte ci-dessous).

CONSIDÉRANT l'achalandage important au complexe Patro-Roc-Amadour et Provigo Pascal Bourboin pour les résidents du secteur.

CONSIDÉRANT la résolution 16-CA-26 concernant la création d'un comité Patro Roc-Amadour et les préoccupations de la direction du Patro Roc-Amadour concernant la sécurité et la marchabilité de la 1re Avenue ;

CONSIDÉRANT l'axe de transit que constitue la 22e rue pour accéder au centre du quartier, secteur St-Paul-Apôtre, que ce soit à pied ou en vélo.

CONSIDÉRANT l'importance de la sécurité des usagers piétonniers et cyclistes du secteur dont notamment la présence d'un centre d'hébergement pour personnes âgées à cet endroit.

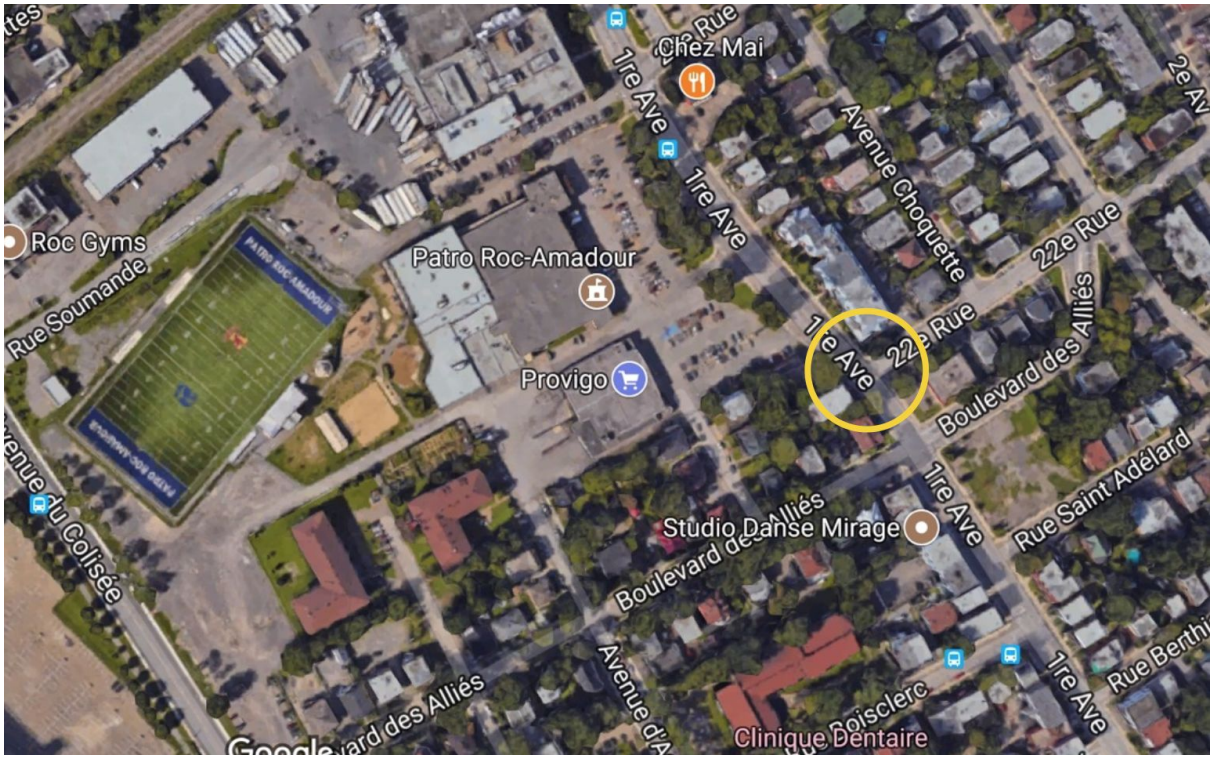
CONSIDÉRANT que l'intersection la plus près ayant un feu piétonnier est située à environ 50 mètres, soit à l'intersection du boulevard des Alliés et de la 1re Avenue.

CONSIDÉRANT que la voie de circulation de la 1re Avenue passe d'une voie à deux voies vis-à-vis l'intersection de la 22e Rue.

SUR PROPOSITION DE M. Vincent Beaudette DUMENT APPUYÉ PAR M. Yan Turgeon, IL EST RÉSOLU QUE le conseil d'administration du conseil de quartier de Lairet :

- *DEMANDE à ce que la Ville de Québec étudie la faisabilité d'implanter un passage piétonnier combiné à un feu de circulation avec bouton d'appel à l'intersection 1re Avenue/22e Rue, synchronisé avec celui de l'intersection 1re Avenue/boulevard des Alliés.*

ADOPTÉE À L'UNANIMITÉ



RÉSOLUTION 18-CA-09 CONCERNANT LA SÉCURITÉ DU PASSAGE PIÉTONNIER SITUÉ SUR LA 4^e AVENUE FACE AU PARC MARCHAND

CONSIDÉRANT que le Code de la sécurité routière donne priorité aux piétons et piétonnes là où il y a présence d'un passage piétonnier.

CONSIDÉRANT le peu de respect du Code de la sécurité routière par les automobilistes là où il y a des passages piétonniers.

CONSIDÉRANT la fréquentation élevée du parc Marchand par des gens de tous âges, notamment des enfants.

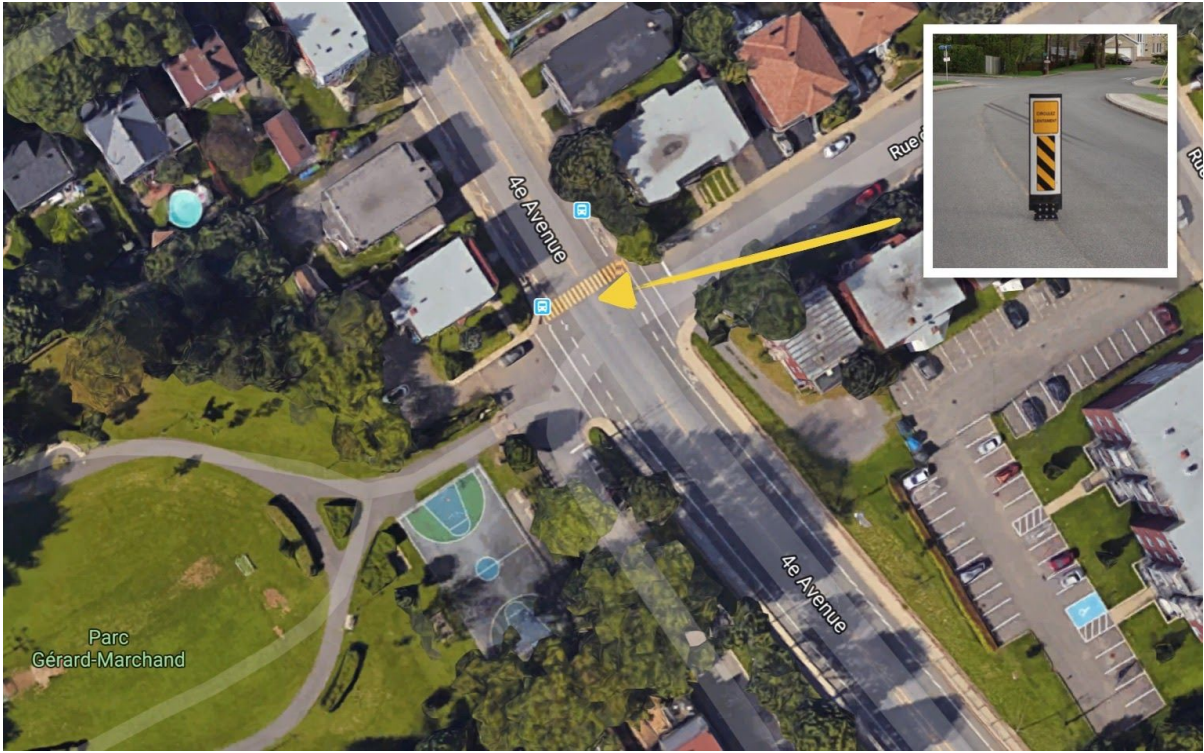
CONSIDÉRANT le souhait du conseil de quartier de Lairet d'améliorer la sécurité et la marchabilité dans le quartier.

CONSIDÉRANT que la présence de bollards peut attirer l'attention des automobilistes sur la présence d'un passage piétonnier et dissuader la vitesse excessive du trafic automobile.

SUR PROPOSITION DE Mme Lysianne Van der Knaap DUMENT APPUYÉE PAR M. Yan Turgeon, IL EST RÉSOLU que le conseil d'administration du conseil de quartier de Lairet :

- *RECOMMANDE l'installation d'un bollard centrale identifiant clairement le passage piétonnier se trouvant sur la 4^e Avenue en face du parc Marchand, ou toute autre solution permettant d'enrayer la problématique.*

ADOPTÉE À L'UNANIMITÉ



RÉSOLUTION 18-CA-10 CONCERNANT L'ACCÈS PIÉTONNIER À L'ÉPICERIE LE FRIGO

CONSIDÉRANT que Ste-Odile serait un désert alimentaire en l'absence de l'épicerie Le Frigo, qui est la seule épicerie à distance de marche.

CONSIDÉRANT l'absence de trottoir sur la rue Duval, entre des Cèdres et Joly, menant à l'épicerie Le Frigo.

CONSIDÉRANT l'absence de trottoir du côté sud du boulevard des Cèdres, de la fin du secteur résidentiel à la rue Duval.

CONSIDÉRANT que l'avenue du Colisée, à la hauteur du boulevard des Cèdres, est difficile à traverser en raison de feu de circulation, d'arrêt obligatoire ou de passage pour piétons.

CONSIDÉRANT les demandes formulées par des résidentes de Lairet concernant l'aménagement d'une traverse pour piéton sécuritaire sur l'avenue du Colisée, à la hauteur du boulevard des Cèdres.

CONSIDÉRANT les demandes formulées par des résidentes de Lairet concernant l'aménagement d'un trottoir vers l'épicerie Le Frigo.

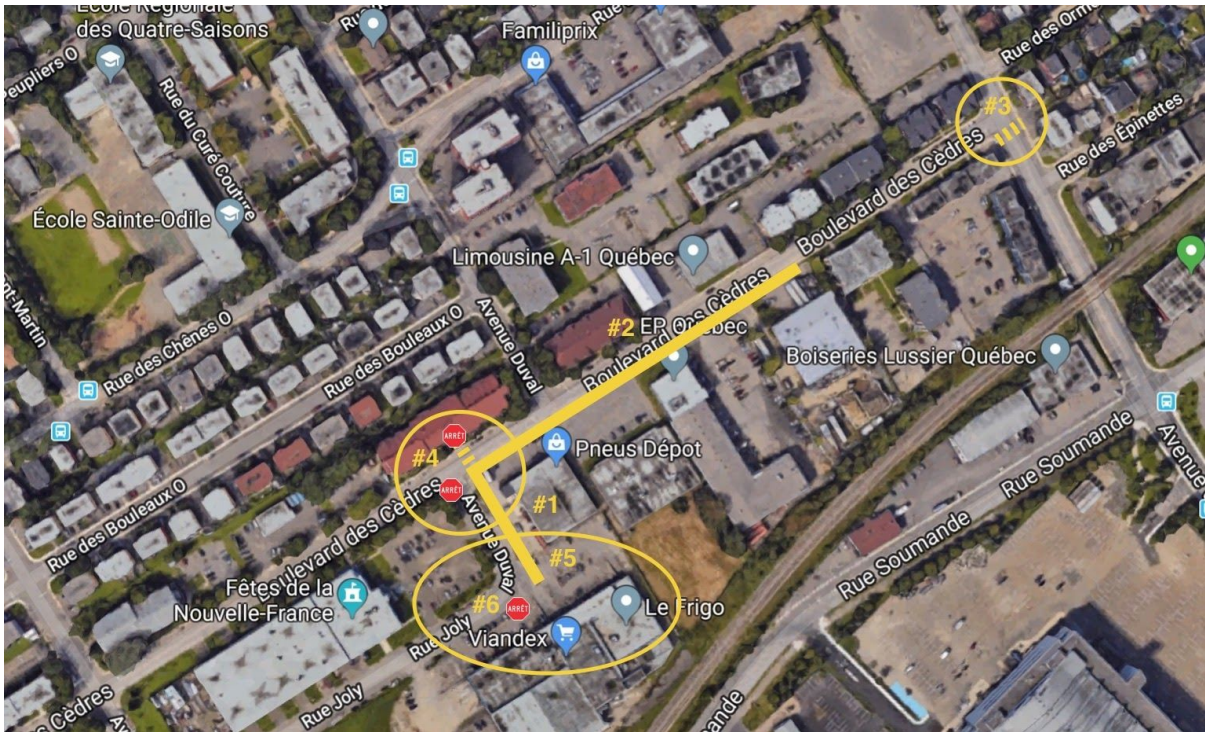
CONSIDÉRANT l'absence de délimitation physique entre le stationnement de l'épicerie Le Frigo et les artères contiguës, à savoir la rue Joly et de l'avenue Duval.

SUR PROPOSITION DE Yan Turgeon DUMENT APPUYÉ PAR Jean-François Vallée, IL EST RÉSOLU QUE le conseil d'administration du conseil de quartier de Lairet INVITE la Ville de Québec et l'Arrondissement de La Cité-Limoilou à réaliser les interventions suivantes :

- *aménager un trottoir du côté de l'avenue Duval menant au Frigo, entre des Cèdres et Joly (intervention #1) ;*
- *prolonger le trottoir se trouvant du côté sud du boulevard des Cèdres jusqu'à la rue Duval (intervention #2) ;*
- *implanter une traverse pour piéton à l'intersection de la rue du Colisée et du boulevard des Cèdres (intervention #3) ;*
- *ajouter un arrêt obligatoire et une traverse pour piétons sur le boulevard des Cèdres, au coin du tronçon de l'avenue Duval menant à l'épicerie Le Frigo (intervention #4) ;*

- aménager une délimitation physique de type trottoir ou terre-plein, pour préciser l'entrée/sortie du stationnement de l'épicerie Le Frigo (intervention #5) ;
- ajouter un arrêt obligatoire sur la rue Joly, au virage de la rue Duval (intervention #6).

ADOPTÉE À L'UNANIMITÉ



RÉSOLUTION 18-CA-11 CONCERNANT L'ACCESSIBILITÉ DU LIEN PIÉTONNIER ENTRE STE-ODILE ET FLEUR DE LYS

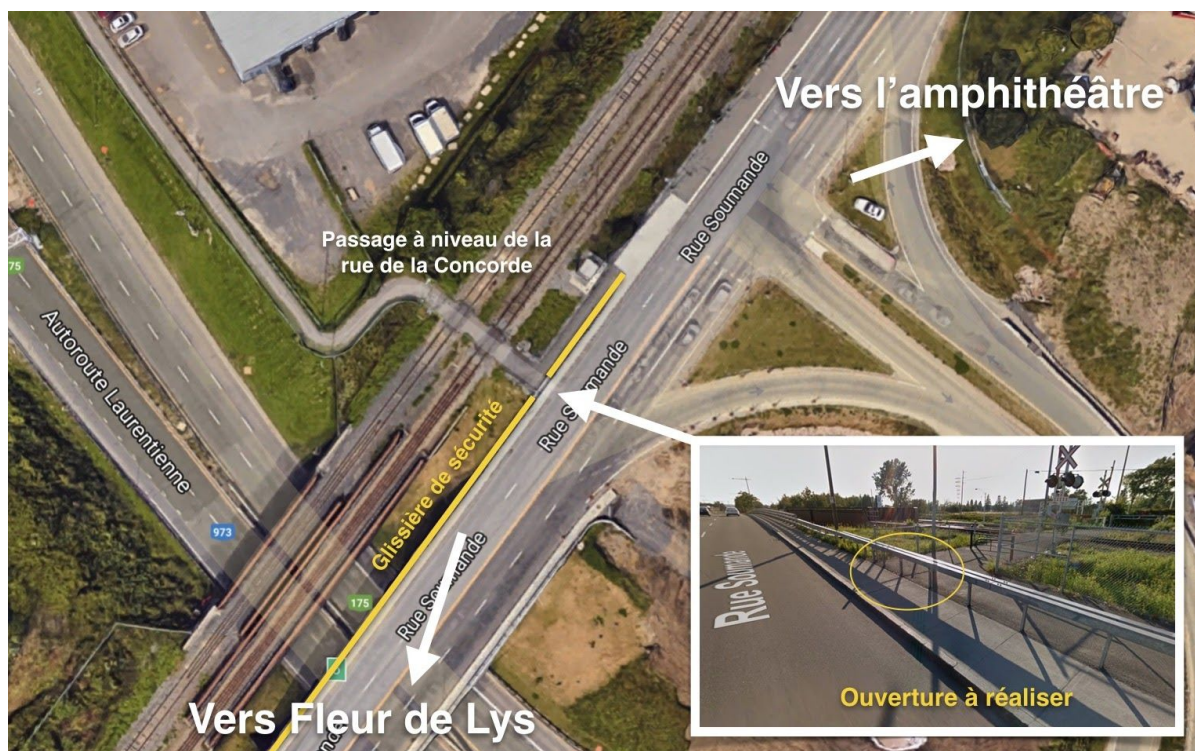
CONSIDÉRANT que la glissière de sécurité du viaduc de la rue Soumande bloque l'accès au passage à niveau de la rue de la Concorde, ce qui contraint les piétons à faire un détour vers l'est.

CONSIDÉRANT que les piétons empruntant le passage à niveau de la rue de la Concorde vont plutôt vers l'ouest, vers le centre commercial Fleur de Lys, où se trouve le Walmart et le Maxi, le Super C et la Fruiterie 440.

SUR PROPOSITION DE Yan Turgeon DUMENT APPUYÉ PAR Jacques Latulippe, IL EST RÉSOLU QUE le conseil d'administration du conseil de quartier de Lairet

- *INVITE la Ville de Québec et l'Arrondissement de La Cité-Limoilou à aménager une ouverture dans la glissière de sécurité, à la hauteur du passage à niveau, afin de faciliter la circulation piétonne entre Ste-Odile et le centre commercial Fleur-de-Lys, le Super C et la Fruiterie 440.*

ADOPTÉE À L'UNANIMITÉ



RÉSOLUTION 18-CA-33 CONCERNANT LA LARGEUR DE LA BANDE CYCLABLE SOUS LE VIADUC FERROVIAIRE DE LA 4^e AVENUE EST

CONSIDÉRANT que l'on retrouve 2 bouches d'égout côte à côte situées directement dans les bandes cyclables sous le viaduc ferroviaire de la 4^e Avenue Est.

CONSIDÉRANT que la chaussée des bandes cyclables situées sous le viaduc ferroviaire de la 4^e Avenue est particulièrement amochée.

CONSIDÉRANT que les bollards assurant la protection des cyclistes pendant la période estivale ne laissent pas suffisamment d'espace aux cyclistes pour éviter les bouches d'égout.

CONSIDÉRANT l'inconfort ressenti par les cyclistes lorsqu'ils roulent sous ce viaduc, en particulier lorsqu'ils roulent sur les bouches d'égout.

CONSIDÉRANT que l'élargissement de la bande cyclable à 1,7 m plutôt que 1,5 m, réalisé en 2015, semble insuffisant, et qu'il existe un espace suffisant pour élargir la voie cyclable à 2 mètres.

CONSIDÉRANT que les voies de circulation sont excessivement larges sous ce viaduc.

CONSIDÉRANT le problème de vitesse observé à la sortie de ce viaduc ainsi que le non-respect du passage piétonnier situé face au parc Marchand (résolution du conseil de quartier 18-CA-09 adoptée en février 2018).

SUR PROPOSITION DE Jean-François Vallée DUMENT APPUYÉE PAR Vincent Beaudette, IL EST RÉSOLU QUE le conseil d'administration du conseil de quartier de Lairet :

- *invite la Ville de Québec et l'Arrondissement de La Cité-Limoilou à élargir les bandes cyclables situées sous le viaduc ferroviaire de la 4^e Avenue à 2 mètres de façon à ce que les cyclistes puissent éviter les bouches d'égout ;*
- *encourage la Ville de Québec et l'Arrondissement de La Cité-Limoilou à corriger les imperfections dans les bandes cyclables sous ce viaduc.*

ADOPTÉE À L'UNANIMITÉ

RÉSOLUTION 18-CA-34 CONCERNANT L'ÉCOULEMENT DE L'EAU SOUS LE VIADUC FERROVIAIRE DE LA 4^e AVENUE

CONSIDÉRANT que de l'eau s'écoule du centre de la structure du viaduc ferroviaire situé sur la 4^e Avenue Est.

CONSIDÉRANT que cette eau sale tombe sur les piétons et les cyclistes circulant sous le viaduc plusieurs jours après la fin des précipitations.

CONSIDÉRANT que ce problème existe depuis plusieurs années et qu'il n'a jamais été corrigé.

CONSIDÉRANT que l'on ne semble pas observer le même problème sous les autres viaducs de Limoilou.

SUR PROPOSITION DE Jean-François Vallée DUMENT APPUYÉE PAR Vincent Beaudette, IL EST RÉSOLU QUE le conseil d'administration du conseil de quartier de Lairet :

- *demande à la Ville de Québec et l'Arrondissement de La Cité-Limoilou de poser des mesures correctives afin que l'eau sale ne s'égoutte plus sur les piétons et cyclistes circulant sous ce viaduc.*

ADOPTÉE À L'UNANIMITÉ

RÉSOLUTION 18-CA-35 CONCERNANT LA SÉCURISATION DE LA BANDE CYCLABLE DIRECTION NORD DE LA RUE DU COLISÉE AU NORD DE LA RUE DES ÉPINETTES

CONSIDÉRANT qu'il n'y a pas de délinéateurs assurant protection de la bande cyclable de la rue du Colisée en direction nord à partir de l'intersection de la rue des Épinettes.

CONSIDÉRANT qu'un nombre important de véhicules automobiles tournent à gauche sur le boulevard des Cèdres afin d'accéder au quartier Ste-Odile.

CONSIDÉRANT que les véhicules voulant continuer sur la rue du Colisée empiètent sur la bande cyclable afin de ne pas être pris derrière les véhicules voulant accéder au boulevard des Cèdres.

CONSIDÉRANT que la problématique d'empiètement dans la bande cyclable est observable à chaque intersection jusqu'à la 41e Rue.

CONSIDÉRANT que les relevés des compteurs de la Ville de Québec montrent que la proportion de cyclistes empruntant la bande cyclable en direction nord est beaucoup moins élevée que celle qui l'emprunte en direction sud, ce qui suggère que la bande cyclable en direction nord est moins conviviale et que les cyclistes préfèrent emprunter un autre itinéraire dans cette direction.

SUR PROPOSITION DE Jean-François Vallée DUMENT APPUYÉ PAR Stéphanie Vincent, IL EST RÉSOLU QUE le conseil d'administration du conseil de quartier de Lairet :

- *demande à la Ville de Québec et l'Arrondissement de La Cité-Limoilou de poser des mesures afin d'assurer de la protection des cyclistes dans la bande cyclable de la rue du Colisée en direction nord entre les rues des Épinettes et des Ormes de façon pressante ;*
- *invite la ville à assurer la convivialité et la sécurité des cyclistes utilisant la bande cyclable de la rue du Colisée en direction nord aux intersections entre la rue des Ormes et la 41e Rue.*

ADOPTÉE À L'UNANIMITÉ

RÉSOLUTION 18-CA-36 CONCERNANT L'ARRÊT D'AUTOBUS DE LA RUE DE LA CONCORDE

CONSIDÉRANT que la configuration de l'arrêt d'autobus du parcours #3 de la rue de la Concorde, situé à la hauteur de la rue des Peupliers, pose un enjeu de sécurité en raison de l'absence de zone d'attente en hiver, lorsque le talus est couvert de neige (photos ci-dessus).

CONSIDÉRANT les préoccupations soulevées par plusieurs mères de famille du secteur Ste-Odile pour leur sécurité et celle de leurs enfants.

CONSIDÉRANT qu'en l'absence de zone d'attente aménagée, les usagers doivent attendre l'autobus directement dans la rue ou de l'autre côté de celle-ci.

CONSIDÉRANT la réponse du RTC ci-dessous aux préoccupations du conseil de quartier (numéro de dossier est le 252426) :

« Nous vous transmettons une réponse concernant votre demande reçue le 22 février 2018 par l'entremise de Madame Geneviève Hamelin, conseillère municipale du district de Maizerets-Lairet. Votre numéro de dossier est le 252426.

Nous ne pourrions malheureusement y donner suite, puisque l'emplacement suggéré ne répond pas aux critères établis par le RTC pour l'installation d'un abribus, notamment en matière d'achalandage (nombre de passagers actuels et potentiels). De plus, l'aménagement étant similaire tout au long de la rue de la Concorde, le déplacement de l'arrêt à un autre endroit ne constitue pas une solution envisageable.

Nous sommes conscients que cet arrêt n'est pas optimal en période hivernale, principalement en raison de l'absence d'un trottoir de ce côté de la rue. Dans ces circonstances, nous vous suggérons d'utiliser l'arrêt numéro 6364 sur l'avenue des Chênes à l'intersection de la rue de la Concorde (à environ 200 mètres) en empruntant le trottoir situé du côté est de la rue de la Concorde. »

CONSIDÉRANT qu'il n'est pas envisageable de retirer cet arrêt ou d'inviter ses usagers à se déplacer ailleurs lorsque le talus est couvert de neige.

CONSIDÉRANT que Lairet arrive au deuxième rang des quartiers dont la part modale de l'autobus est la plus élevée à Québec (26,6%) et que cet engouement pour le transport en commun devrait être pris en compte dans la priorisation des infrastructures.

SUR PROPOSITION DE M. Yan Turgeon DUMENT APPUYÉE PAR Mme Marie-Ève Paquet, IL EST RÉSOLU QUE le conseil d'administration du conseil de quartier de Lairet INVITE la Ville de Québec et le RTC à travailler conjointement pour trouver une solution viable à cette situation en considérant, sans s'y limiter, les options suivantes :

- *installer un abribus ;*
- *aménager une petite zone bétonnée ;*
- *déneiger une partie du talus en hiver.*

ADOPTÉE À L'UNANIMITÉ

RÉSOLUTION 18-CA-44 CONCERNANT LA TRANSFORMATION DE L'AUTOROUTE LAURENTIENNE EN BOULEVARD URBAIN

CONSIDÉRANT les consultations sur la Vision d'aménagement pour le pôle urbain Hamel/Laurentienne que la Ville de Québec compte amorcer cet automne.

CONSIDÉRANT les préoccupations des membres du conseil de quartier de Lairet, exprimées dans les résolutions 15-CA-47, 16-CA-24, et 17-06-29, concernant la pollution atmosphérique et sonore associée à l'autoroute Laurentienne.

CONSIDÉRANT que 45% des résident.e.s de Lairet utilise d'autres modes de transport que l'autosolo pour leurs déplacements domicile-travail, mais subissent malgré tout les effets préjudiciables du trafic autoroutier sur leur santé et leur qualité de vie²⁷.

CONSIDÉRANT l'intérêt suscité par la présentation « Conversion de l'autoroute Laurentienne en boulevard urbain : une opportunité de revitalisation » de M. Étienne Grandmont, directeur d'Accès transports viables, lors de la séance du 15 février 2018 du conseil de quartier de Lairet, et l'engouement suscité par la solution mise de l'avant.

CONSIDÉRANT que la Ville de Québec a accueilli favorablement les demandes des conseils de quartier et pris position en faveur de la transformation de l'autoroute Laurentienne en boulevard urbain.

CONSIDÉRANT l'occasion que représente l'acquisition du centre commercial Fleur de Lys par la société immobilière Trudel Alliance, qui souhaite repenser le site pour en faire un milieu de vie, ce qui pourrait inclure un projet immobilier à usage mixte.

CONSIDÉRANT l'importance de créer une trame urbaine entre les quartiers Lairet et Vanier, coupés en deux par l'autoroute Laurentienne, et le potentiel de la requalification du secteur, qui est d'environ 6 000 logements²⁸.

SUR PROPOSITION DE M. Jean-François Vallée DUMENT APPUYÉE PAR M. Jacques Latulippe, IL EST RÉSOLU QUE le conseil d'administration du conseil de quartier de Lairet réitère sa position en faveur de la transformation de l'autoroute

²⁷ Statistique Canada (2016) Recensement de 2016.

²⁸ ATV (2018) Communiqué de presse – Conversion en boulevard de l'autoroute Laurentienne demandée. En ligne: <http://transportsviables.org/2018/09/06/communiquede-presse-conversion-en-boulevard-de-l-autoroute-laurentienne-demandee/>

Laurentienne en boulevard urbain au moins jusqu'à la rue Soumande, au mieux jusqu'à l'autoroute Félix-Leclerc.

ADOPTÉE À L'UNANIMITÉ

**RÉSOLUTION 18-CA-52 CONCERNANT LE SUIVI DE LA
RÉSOLUTION 18-CA-09 CONCERNANT LA SÉCURITÉ DU PASSAGE
PIÉTONNIER SITUÉ SUR LA 4^e AVENUE FACE AU PARC MARCHAND**

CONSIDÉRANT la résolution 18-CA-09 concernant la sécurité du passage piétonnier situé sur la 4^e Avenue face au parc Marchand dans laquelle le conseil de quartier de Lairet recommandait l'installation d'un bollard centrale identifiant clairement le passage piétonnier se trouvant sur la 4^e Avenue en face du parc Marchand, ou toute autre solution permettant d'enrayer la problématique.

CONSIDÉRANT que réponse du Service du transport et de la mobilité intelligente de la Ville (STMI) qui est d'avis que l'installation d'un bollard central nuirait aux manœuvres des véhicules.

CONSIDÉRANT qu'en lieu et place de bollard central, le STMI a opté pour l'installation de 2 panneaux indiquant le passage pour piétons ainsi que 2 panneaux de signal avancé.

CONSIDÉRANT que l'ajout de panneau n'est pas susceptible d'accroître suffisamment le respect du passage piétonnier.

SUR PROPOSITION DE Mme Lysiane van der Knaap DÛMENT APPUYÉE PAR M. Vincent Beaudette, IL EST RÉSOLU que le conseil d'administration du conseil de quartier demande que le STMI :

- *EXPLIQUE en quoi l'installation d'un bollard central nuirait aux manœuvres des véhicules.*
- *CHERCHE une solution qui augmente réellement la visibilité et le respect du passage piétonnier sur la 4^e Avenue en face du parc Marchand.*

ADOPTÉE À L'UNANIMITÉ

RÉSOLUTION 18-CA-58 CONCERNANT LE PROLONGEMENT DE LA BANDE CYCLABLE DU BOULEVARD BENOÎT-XV JUSQU'À LA 20^e RUE

SALUANT l'initiative de la Ville de Québec de prolonger le lien cyclable de la 3^e Avenue/Benoit-XV dans l'axe nord-sud du quartier.

SALUANT l'intégration au projet d'une bande cyclable sur le boulevard Benoit-XV, entre la 18^e et la 19^e Rue.

CONSIDÉRANT la présence d'une courbe et d'un puisard à l'intérieur de ladite courbe, sur Benoit-XV à la hauteur de l'intersection avec la 19^e Rue.

CONSIDÉRANT le fort potentiel de circulation de transit, jumelé à une vitesse élevée sur le boulevard Benoit-XV, notamment en raison de la courbe.

CONSIDÉRANT la visibilité réduite des automobilistes en raison de la courbe entre la 19^e Rue et la 20^e Rue, ce qui affecte la sécurité des cyclistes circulant dans cette direction sur la chaussée désignée.

CONSIDÉRANT qu'il y a peu d'espace de stationnement entre la 19^e Rue et la 20^e Rue, à l'est du boulevard Benoit-XV, en raison des nombreuses entrées charretières et que, par conséquent, l'interdiction de s'y stationner aurait peu d'impact.

SUR PROPOSITION DE M. Jean-François Vallée DÛMENT APPUYÉE PAR Mme Marie-Ève Paquet, IL EST RÉSOLU QUE le conseil d'administration du conseil de quartier de Lairet invite la Ville de Québec à :

- *étudier la faisabilité de prolonger la bande cyclable jusqu'à la 20^e Rue en direction nord et d'interdire le stationnement entre la 19^e Rue et la 20^e Rue, à l'est du boulevard Benoit-XV, à cette fin.*
- *considérer un aménagement permettant le passage sécuritaire du puisard situé à l'intérieur de la courbe, à l'intersection 19^e Rue/boulevard Benoit-XV.*

ADOPTÉE À L'UNANIMITÉ

RÉSOLUTION 19-CA-09 CONCERNANT L'ENCADREMENT DES SERVICES À L'AUTO

CONSIDÉRANT les milliers de réactions, de commentaires et de partages générés par la publication, sur les réseaux sociaux, d'une photo des déchets jonchant l'allée du service à l'auto du Tim Horton de la 1^{re} Avenue.

CONSIDÉRANT les autres impacts liés à la présence de services à l'auto dans les quartiers centraux, dont l'augmentation de la circulation automobile et la création d'îlots de chaleur.

CONSIDÉRANT les préoccupations exprimées par le conseil de quartier concernant la circulation de transit dans les quartiers résidentiels.

CONSIDÉRANT les résolutions 13-CA-22, 17-10-52 et 16-CA-10 concernant la circulation de transit dans les rues résidentielles et les enjeux de sécurité qui y sont associés.

CONSIDÉRANT l'étude de cas « Limiter l'installation de commerces avec service à l'auto » de l'Association pour la santé publique du Québec²⁹.

CONSIDÉRANT que quatre arrondissements montréalais ont déjà interdit l'aménagement de nouveaux services à l'auto dans l'objectif de privilégier un aménagement plus dense, plus mixte et axé vers le transport actif et collectif.

SUR PROPOSITION DE Yan Turgeon DUMENT APPUYÉE PAR Vincent Beaudet, IL EST RÉSOLU QUE le conseil d'administration du conseil de quartier de Lairet invite la Ville de Québec à :

- *promouvoir l'adoption de bonnes pratiques visant à encadrer la gestion des déchets issus des commerces avec service à l'auto ;*
- *envisager des mesures visant à limiter ce type de commerce par exemple en modifiant son règlement de zonage de façon à interdire l'aménagement de nouveaux services à l'auto à proximité des zones résidentielles dans le quartier de Lairet.*

ADOPTÉE À L'UNANIMITÉ

²⁹ http://www.cqpp.qc.ca/documents/file/2016/fiche_limiter_service_auto_saint-laurent.pdf

RÉSOLUTION 19-CA-25 CONCERNANT LA DEMANDE D'IMPLANTATION D'UN FEU PIÉTONNIER À L'INTERSECTION DE L'AVENUE DU COLISÉE ET DE LA RUE DES SAULES

CONSIDÉRANT l'absence de feu piétonnier à l'intersection de l'avenue du Colisée et de la rue des Saules.

CONSIDÉRANT que pour traverser l'avenue du Colisée de façon sécuritaire, les piétons qui circulent dans l'axe de la rue des Saules sont ainsi contraints de faire un détour de 300 mètres vers le nord pour emprunter celui de la rue des Lilas ou vers le sud pour emprunter celui de la rue Peupliers.

CONSIDÉRANT la présence de nombreuses garderies, dont la garderie des Saules, à proximité de cette intersection.

CONSIDÉRANT que la part modale de la marche, pour les déplacements domicile-travail, est de 8,2% dans Lairet³⁰.

CONSIDÉRANT que la part modale du transport en commun, pour les déplacements domicile-travail, est de 26,6% dans Lairet³¹, ce qui donne un aperçu du nombre de personnes qui doivent se déplacer d'est en ouest dans le quartier pour rejoindre les arrêts d'autobus situés sur la 1re Avenue.

CONSIDÉRANT le volume de circulation sur l'avenue du Colisée, qui est de plus en plus empruntée comme axe nord-sud entre Charlesbourg et Limoilou, de même que l'augmentation qui devrait résulter de l'ouverture du Grand Marché, qu'elle dessert.

CONSIDÉRANT qu'il y a un feu piétonnier à toutes les deux rues sur la 1re Avenue et que l'avenue du Colisée suit la même configuration, à l'exception de la rue de l'intersection de la rue des Saules où il n'y a pas de feu piétonnier.

CONSIDÉRANT la demande d'implantation d'un feu piétonnier à l'intersection du Colisée/des Saules formulé par un résident du secteur.

SUR PROPOSITION DE Mme Julie Tremblay-Potvin DÛMENT APPUYÉE PAR Mme Adeline Léméré, IL EST RÉSOLU QUE le conseil d'administration du conseil de quartier de Lairet invite la Ville de Québec et l'arrondissement de La Cité-Limoilou à implanter un feu piétonnier à l'intersection de l'avenue du Colisée et de la rue des Saules.

³⁰ Données du recensement 2016 de Statistique Canada ventilées par quartiers.

³¹ *Ibid.*

ADOPTÉE À L'UNANIMITÉ

RÉSOLUTION 19-CA-26 CONCERNANT L'AMÉNAGEMENT D'UN LIEN CYCLABLE EST-OUEST ENTRE LE NORD DE LAIRET ET DE MAIZERETS

CONSIDÉRANT qu'il n'y a toujours pas de lien cyclable est-ouest structurant entre Lairet et Maizerets.

CONSIDÉRANT la nécessité d'aménager un lien cyclable sécuritaire et convivial entre les secteurs Ste-Odile, St-Albert-le-Grand et de St-Pie-X, où se trouvent plusieurs infrastructures communautaires, dont l'aréna de Bardy et le nouveau centre communautaire Mgr Marcoux.

CONSIDÉRANT que, selon la dernière Enquête Origine-Destination, Lairet est le premier pôle de destination de Maizerets, avec 7% des déplacements quotidiens, et que Maizerets est le second pôle de déplacement de Lairet, avec 8% des déplacements quotidiens.

CONSIDÉRANT que l'aménagement d'un lien cyclable entre Ste-Odile, dans Lairet, et St-Pie-X, dans Maizerets, contribuerait à rehausser la part des déplacements actifs entre ces deux quartiers.

CONSIDÉRANT que la chaussée désignée de l'axe cyclable des rues des Peupliers et des Frênes ne procure pas le sentiment de sécurité et le niveau de confort requis pour constituer un véritable axe cyclable structurant est-ouest dans le quartier.

CONSIDÉRANT que les écoles primaires Ste-Odile et St-Albert-le-Grand, de même que l'école régionale des Quatre-Saisons, bordent la rue des Peupliers est.

CONSIDÉRANT la présence d'un lien pédestre entre la rue des Frênes et le boulevard Henri-Bourassa, via le corridor des Cheminots.

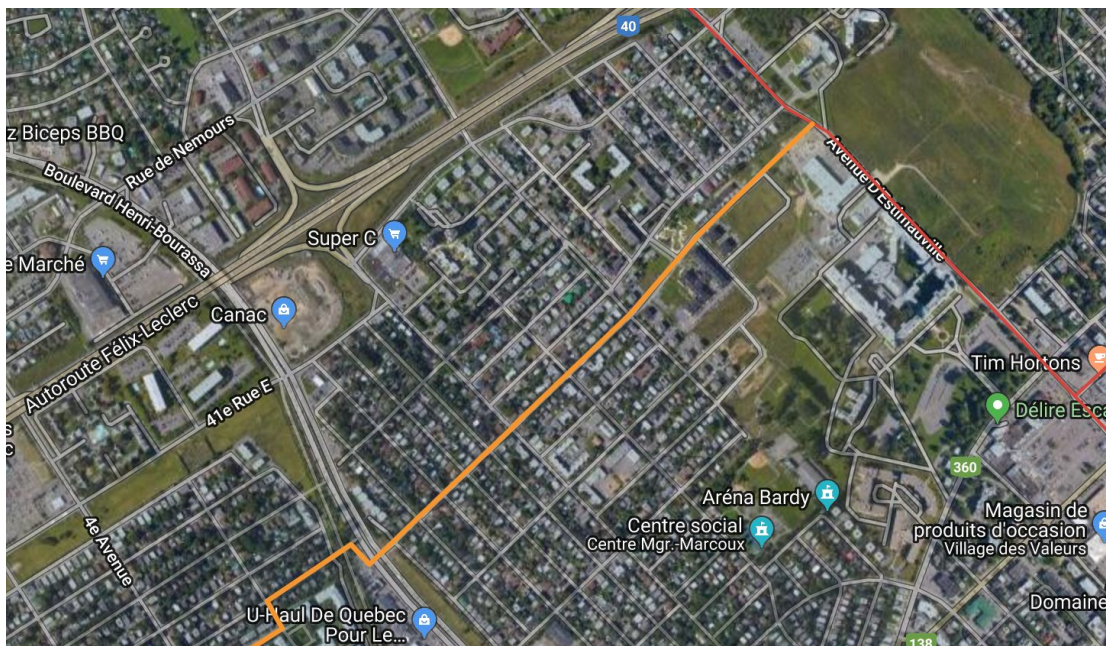
CONSIDÉRANT la présence d'un feu piétonnier permettant de traverser le boulevard Henri-Bourassa à la hauteur de la 26e Rue, dans l'axe de la rue des Frênes.

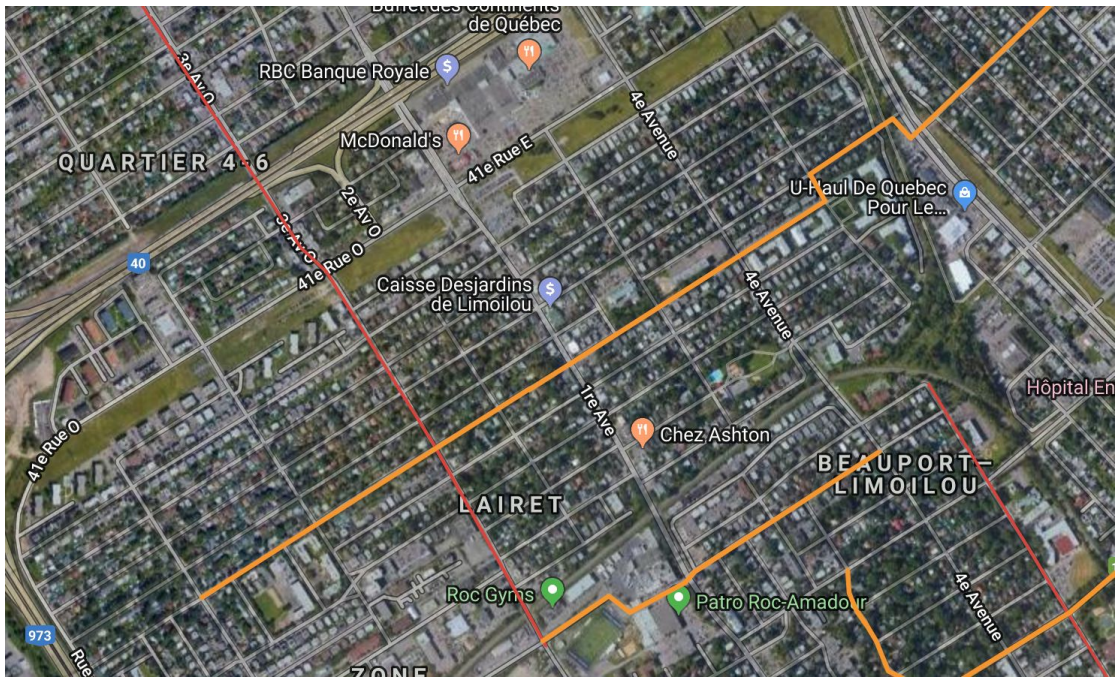
CONSIDÉRANT la mise en place du réseau de transport structurant et la volonté de faire connecter le réseau cyclable à celui-ci, la station Des Peupliers étant directement le point d'intersection des deux.

SUR PROPOSITION DE Mme Adeline Léméré DUMENT APPUYÉE PAR Jean-François Vallée, IL EST RÉSOLU QUE le conseil d'administration du conseil de quartier de Lairet invite la Ville de Québec à :

- transformer la chaussée désignée de l'axe des rues des Peupliers et des Frênes en bande cyclable ;
- réaménager le lien piédestre entre la rue des Frênes et le boulevard Henri-Bourassa, via le corridor des Cheminots pour en faire un lien cyclo-piédestre sécuritaire et bien délimité, de façon à ce que les cyclistes n'aient pas à rouler sur le trottoir pour rejoindre le feu piétonnier de la 26e Rue ;
- aménager une bande cyclable sur la rue 26e Rue, dans Maizerets, dans la continuité de l'axe cyclable des rues des Peupliers et des Frênes, dans Lairet ;
- prolonger ce cheminement cyclable jusqu'à l'avenue d'Estimauville, via la rue Camille-Lefebvre ou la rue Évangéline.

ADOPTÉE À L'UNANIMITÉ





RÉSOLUTION 19-CA-55 CONCERNANT L'INTERSECTION DE LA 4^e AVENUE ET DE LA 41^e RUE

Considérant les préoccupations des citoyens relativement à l'intersection de la 41^e Rue et de la 1^{re} Avenue et les enjeux de sécurité qu'elle représente pour les piétons et les cyclistes.

Considérant que ces problèmes pourraient notamment être associés à l'augmentation de la circulation causée pas l'implantation du stationnement temporaires du NCH.

SUR PROPOSITION DE M. Jean-François Vallée DÛMENT APPUYÉE PAR M. Yan Turgeon, IL EST RÉSOLU PAR le conseil d'administration du conseil de quartier de Lairet de demander à la Ville une étude de circulation en vue d'ajuster la séquence de feux.

ADOPTÉE À L'UNANIMITÉ

RÉSOLUTION 19-CA-56 CONCERNANT L'INTÉGRATION DE VOIES CYCLABLES AUX CHEMINS D'ÉCOLIERS

CONSIDÉRANT la cible de la Stratégie de sécurité routière d'atteindre zéro collision mortelle ou grave autour des écoles à l'horizon 2024.

CONSIDÉRANT la mise en place de chemins d'écoliers autour des trois écoles de Lairet et l'engagement de la Stratégie de sécurité routière d'en déployer autour de 75 nouvelles écoles à l'horizon 2024.

CONSIDÉRANT la charte en faveur du transport actif élaborée par la Ville de Québec à l'attention des commissions scolaires qui invite, entre autres, les commissions scolaires à reconnaître le transport actif comme moyen d'améliorer la sécurité aux abords des écoles.

CONSIDÉRANT la nécessité, pour atteindre ces objectifs, d'intégrer des voies cyclables sécuritaires et conviviales aux chemins d'écoliers.

CONSIDÉRANT que les aménagements cyclables sont déterminés en fonction du débit de circulation automobile, de sorte qu'en deçà d'un certain seuil, on préconise l'implantation de chaussées désignées plutôt que d'aménagements plus sécuritaires et conviviaux, comme des bandes ou des pistes cyclables³².

CONSIDÉRANT que les chaussées désignées ne répondent pas aux besoins des jeunes cyclistes et, à plus forte raison, aux attentes de leurs parents en matière de sécurité.

CONSIDÉRANT que les jeunes cyclistes sont moins visibles en raison de leur petite taille, ne sont pas en mesure de rouler à des vitesses compatibles avec celles du trafic automobile, et on a besoin de voies cyclables clairement délimitées pour garder leur voie.

SUR PROPOSITION DE Yan Turgeon DUMENT APPUYÉE PAR Adeline Léméré, IL EST RÉSOLU QUE le conseil d'administration du conseil de quartier de Lairet invite la Ville de Québec à :

- *intégrer des voies cyclables aux cheminements d'écoliers ;*

³² Mentionnons que la résolution 19-CA-26 proposant l'aménagement d'une bande cyclable sur la rue des Peuplier Ouest, entre les écoles primaires Ste-Odile et St-Albert-le-Grand, a été rejeté sur ce principe.

- *prendre en compte les besoins des cyclistes en herbe et les attentes de leurs parents dans la détermination des types d'aménagements cyclables à mettre en place ;*
- *revoir les critères d'aménagements des voies cyclables au pourtour et à destination des écoles de façon à préconiser l'aménagement de bandes et de pistes cyclables, plutôt que de chaussée désignée.*

ADOPTÉE À L'UNANIMITÉ