



Boischatel
De nature exceptionnelle

Élaboration d'une Stratégie concertée de sécurité routière pour la Municipalité de Boischatel

Livrable 1 : Diagnostic en matière de sécurité routière
Version préliminaire

10 février 2025

VECTEUR5

APPROCHE PROPOSÉE

POUR LA RÉALISATION DES TRAVAUX

1

COMPLÉMENT DE CONSULTATION

- Consultation citoyenne ciblée avec cartographie interactive sur la plateforme Cocoriko

Octobre à Novembre 2024

2

ÉLABORATION DU DIAGNOSTIC, DE LA VISION ET DES OBJECTIFS PRÉLIMINAIRES DE LA STRATÉGIE CONCERTÉE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

- Analyse de la documentation
- Analyse des résultats de la consultation

Livrable #1 - Diagnostic, en matière de sécurité routière
Rencontre #2

Octobre 2024 à Février 2025

3

ÉLABORATION DE LA STRATÉGIE CONCERTÉE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE PRÉLIMINAIRE

- Faits saillants du diagnostic
- Énoncé de vision et objectifs
- Plan d'action

Livrable #2 : Stratégie concertée de sécurité routière préliminaire
Rencontre #3

Février à Avril-Mai 2025

4

ÉLABORATION DE LA STRATÉGIE CONCERTÉE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE FINALE

- Version prenant en compte les commentaires et suggestions formulés lors de la rencontre #3

Livrable #3 : Stratégie concertée de sécurité routière finale
Rencontre #4

Mai à Juin 2025



Mise en contexte

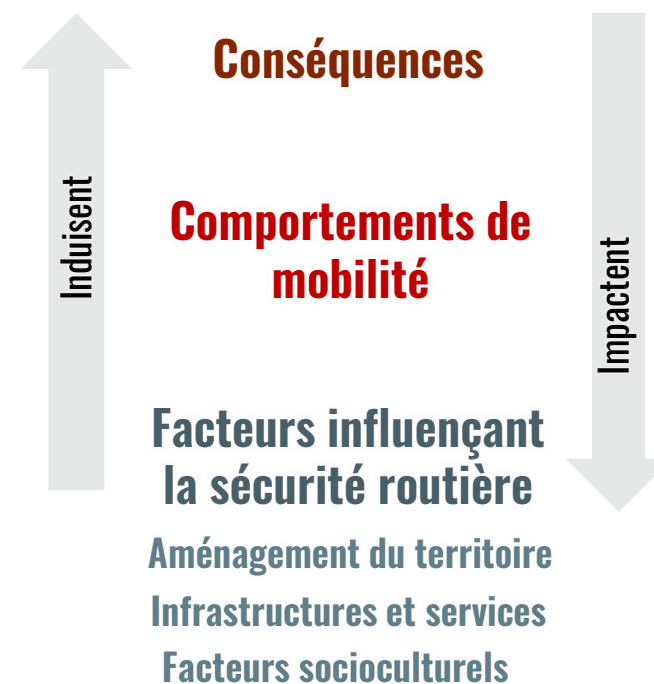
Les documents de planification, actions et initiatives liés à la sécurité routière visent généralement à **réduire les risques de préjudices** pour les usagers de la route, et donc, à minimiser, voire éliminer, les blessures et décès sur les réseaux routiers, cyclables et piétonniers.

L'objectif d'assurer une meilleure sécurité routière implique un large éventail de disciplines, de professionnels et d'instances. À l'échelle locale, plusieurs facteurs influent sur la sécurité routière et la perception de sécurité des usagers de la route.

Tel qu'illustré ci-contre, différents facteurs influencent les comportements qu'adoptent ces derniers lorsqu'ils se déplacent, ce qui induit certaines conséquences en matière de sécurité routière.

Ainsi, le présent livrable vise à poser un diagnostic sur la sécurité routière intégrant **un cadre d'analyse large et multidisciplinaire**. L'objectif de celui-ci est ultimement de mettre en lumière les différents leviers que pourrait utiliser la Municipalité de Boischatel pour favoriser la sécurité routière sur son territoire.

Mécanismes influençant la sécurité routière à l'échelle municipale



*Note au lecteur: Le fait de qualifier d'«**accidents**» les collisions routières et les blessures dues à la circulation routière sous-entend qu'il est impossible de les prévenir ou d'en réduire la gravité. Cependant, la grande majorité de ces événements ne sont pas des «accidents», car ils sont à la fois prévisibles et évitables. Par conséquent, ceux-ci sont qualifiés de «**collisions**» dans la présente démarche.*

CONTENU DU LIVRABLE



**BREF PORTRAIT
DU TERRITOIRE**



**PORTRAIT
DES SERVICES ET
INFRASTRUCTURES
DE MOBILITÉ**



**GÉNÉRATEURS
ET HABITUDES DE
DÉPLACEMENT**



**SYNTHÈSE
DES EXERCICES DE
CONSULTATION**



**ANALYSE
DE LA
DOCUMENTATION**



**DIAGNOSTIC
EN MATIÈRE
DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE**



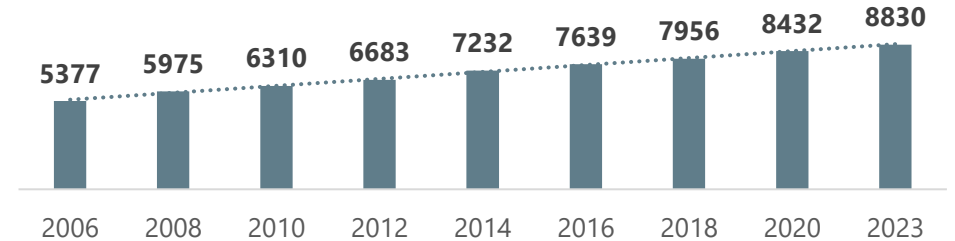
BREF PORTRAIT DU TERRITOIRE



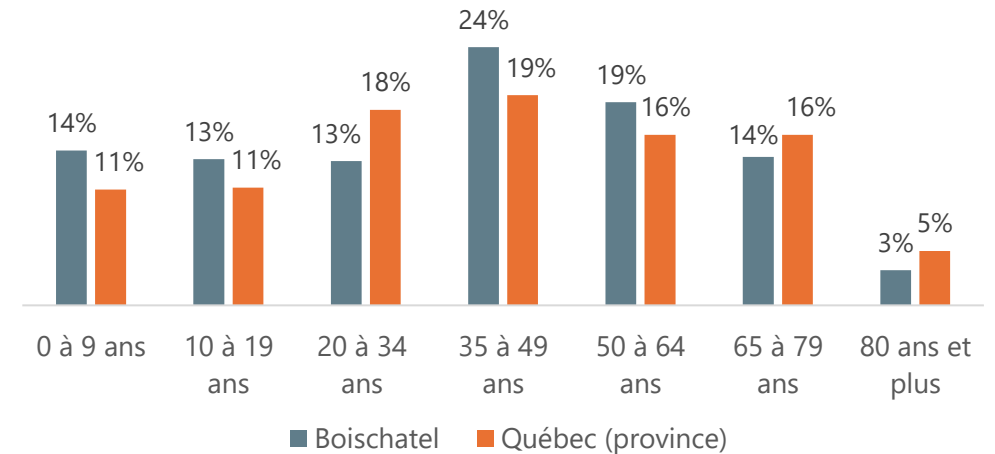
Territoire et population

- Porte d'entrée ouest de la Côte-de-Beaupré, la municipalité est adjacente à la ville de Québec.
- La municipalité s'est historiquement développée le long de l'avenue Royale, puis, depuis quelques décennies, au nord et au sud de celle-ci.
- Sa population est en croissance soutenue depuis plusieurs décennies:
 - Hausse de 22% entre 2014 et 2023.
- Sa population est, comparée à la moyenne québécoise, jeune, bien nantie, et composée de ménages plus nombreux:
 - Nombre important de jeunes de 5 à 14 ans en 2021, dont plusieurs sont maintenant adolescents;
 - Faible proportion d'aînés de 65 ans et plus;
 - Âge médian de 40,8 (43,2 au Québec);
 - Ménages en moyenne composés de 2,6 personnes (2,2 au Québec).

Variation de la population de la
municipalité de Boischatel entre 2006 et
2023



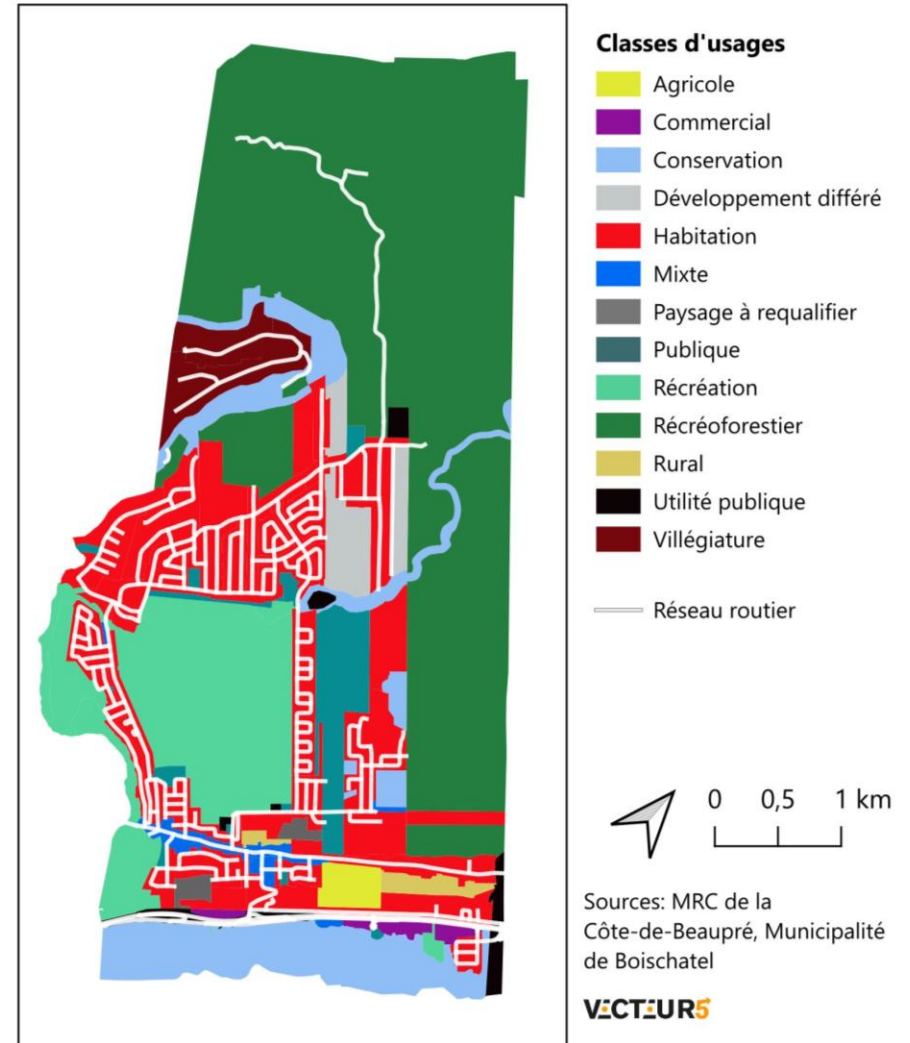
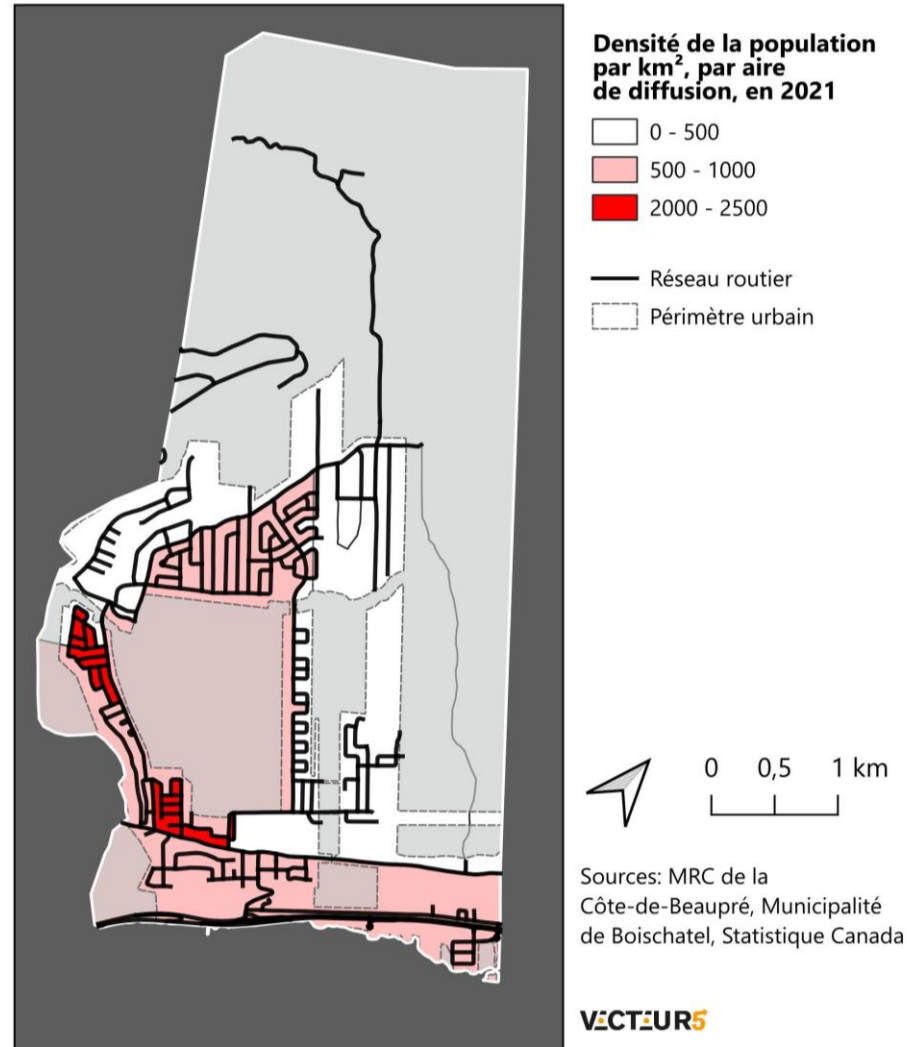
Tranches d'âge de population,, recensement
de 2021





Aménagement du territoire

- La municipalité a une densité relativement basse, avec quelques secteurs ayant une densité supérieure à 2000 habitants par kilomètre carré. Une partie importante de son territoire a un zonage résidentiel.
- Malgré un large périmètre d'urbanisation, la municipalité est contrainte dans son développement par la présence de fortes pentes et de la présence, en son centre, du Club de golf Royal Québec.



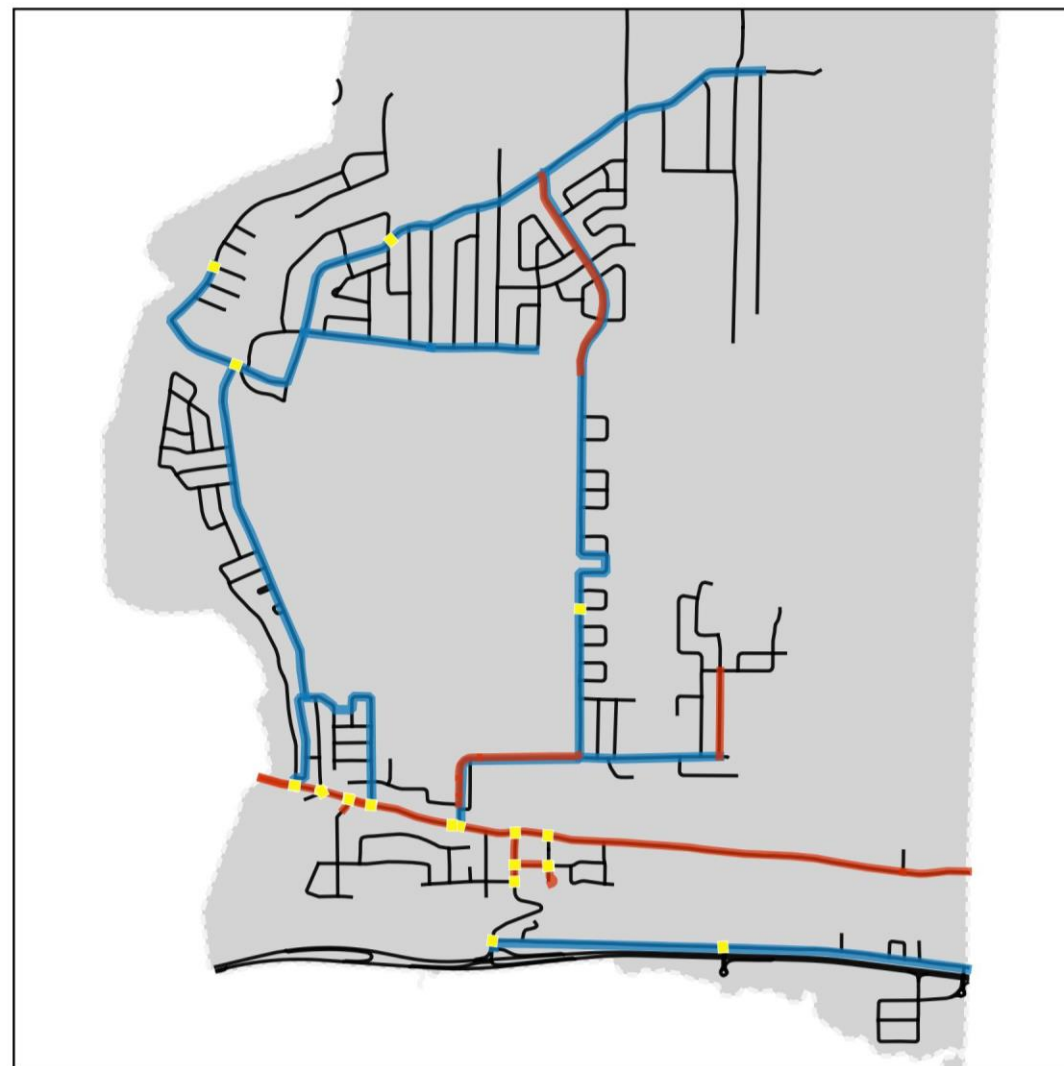


PORTRAIT DES SERVICES ET INFRASTRUCTURES DE MOBILITÉ



Réseau piétonnier

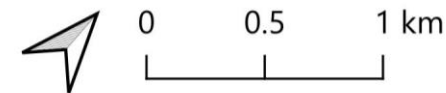
- Un trottoir est aménagé tout le long du côté nord de l'avenue Royale, à l'exception d'un court tronçon de 100 mètres entre les rues Garneau et de la Garnison, où il y a présence d'un trottoir des deux côtés de la rue;
- Peu de trottoirs sont aménagés dans les secteurs résidentiels au nord et au sud de l'avenue Royale;
 - Les trottoirs de la rue des Rochers et de l'avenue de Charleville ne sont pas déneigés en période hivernale.
- Des bandes multifonctionnelles sont présentes sur la majorité des rues collectrices de la municipalité.
 - Celles-ci sont séparées des voies de circulation automobile par des bollards en saison estivale;
 - Celles-ci sont étroites considérant leur caractère bidirectionnel et qu'elles doivent accueillir différents types d'utilisateurs (piétons, cyclistes, etc.);
- Près d'une vingtaine de passages piétons sont aménagés dans la municipalité, principalement sur l'avenue Royale.



Réseau piétonnier

- Bande multifonctionnelle
- Trottoir
- Traverse ou passage piéton

- Réseau routier
- Limites de la municipalité

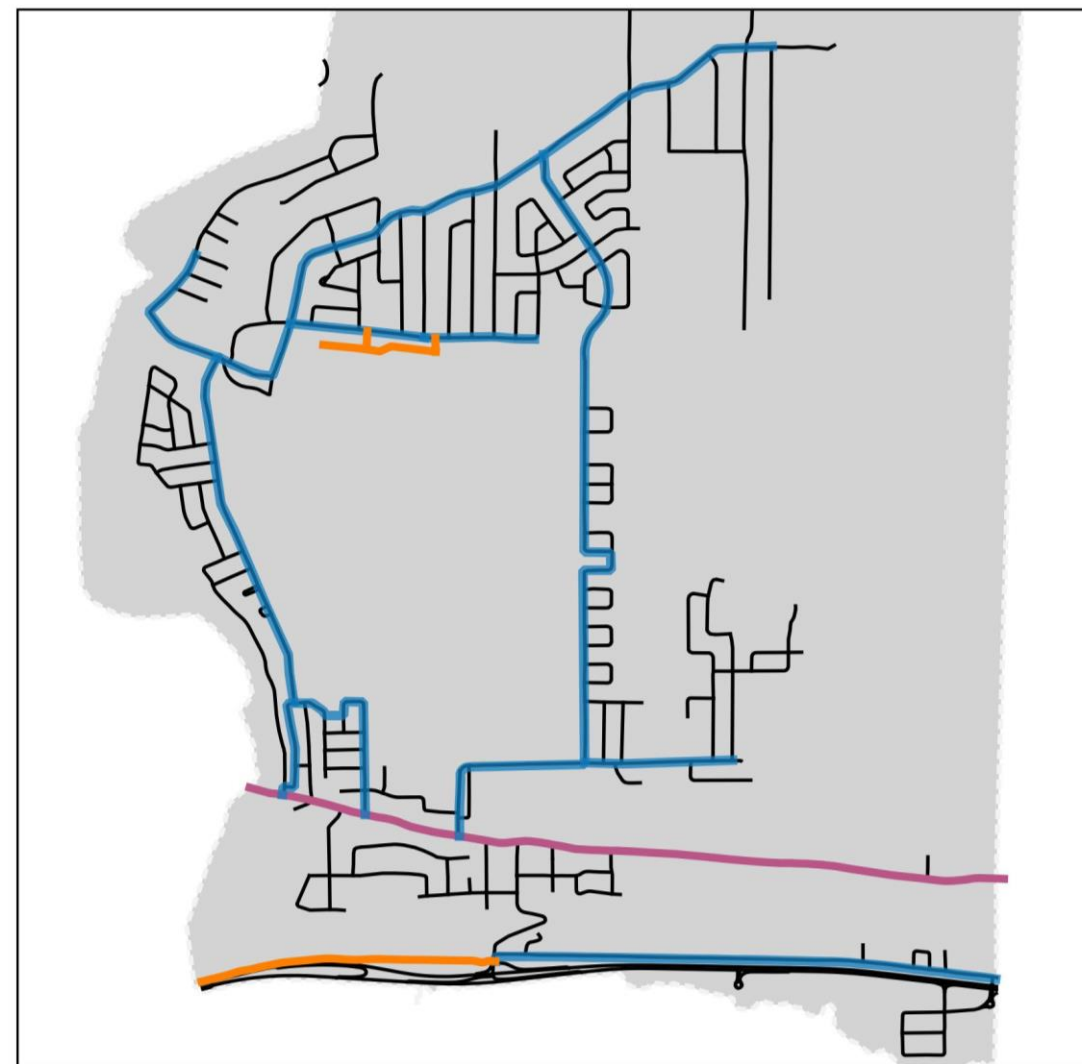


Sources: MRC de la Côte-de-Beaupré,
Municipalité de Boischatel



Réseau cyclable

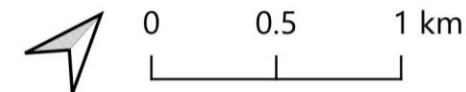
- Le réseau cyclable municipal est composé principalement de bandes multifonctionnelles dans le nord et le sud du territoire;
 - Ces dernières sont séparées des voies de circulation automobile par des bollards en saison estivale;
 - Celles-ci sont étroites considérant leur caractère bidirectionnel et qu'elles doivent accueillir différents types d'utilisateurs (piétons, cyclistes, etc.);
- L'ensemble de l'avenue Royale est considéré comme chaussée désignée, ce qui implique un partage de la route entre automobilistes et cyclistes;
- Les voies cyclables de la rue Dugal et la piste cyclable bidirectionnelle située au sud du territoire font partie du réseau cyclable régional de la MRC et du réseau national de la Route Verte;
 - Aucun lien cyclable ne relie le nord de la municipalité au réseau régional.



Réseau cyclable

- Chaussée désignée
- Piste cyclable bidirectionnelle
- Bande multifonctionnelle

- Réseau routier
- - - Limites de la municipalité



Sources: MRC de la Côte-de-Beaupré,
Municipalité de Boischatel



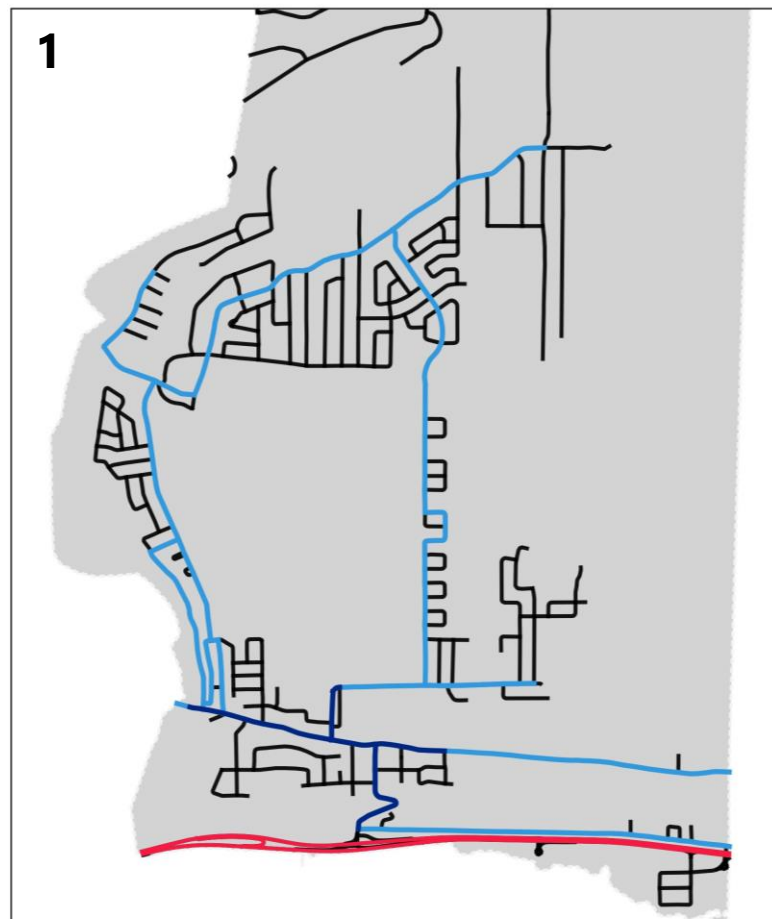
Réseau routier

Selon la **classification fonctionnelle (1)** du réseau routier de la municipalité, une seule artère, le boulevard Sainte-Anne, est présente sur le territoire, alors que des collectrices de différents niveaux permettent d'accéder aux rues locales.

L'analyse de la trame des déplacements (2) se base sur le tracé des voies routières, leur connectivité et des observations terrain pour représenter l'utilisation présumée du réseau routier:

- Voies **primaires** = relient les municipalités
- Voies **secondaires** = relient les quartiers
- Voies **tertiaires** = relient les bâtiments

Le résultat de cette analyse suggère une utilisation plus importante de certaines voies routières que ce que la classification fonctionnelle indique.

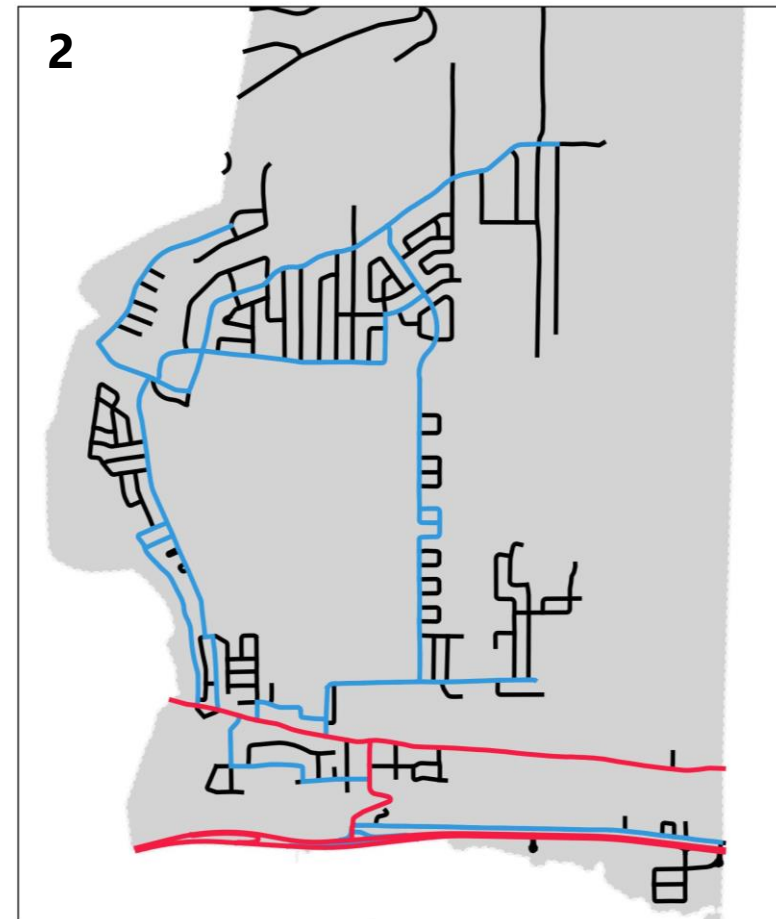


Classification fonctionnelle du réseau routier

- Artères
- Collectrices municipales niveau 1
- Collectrices municipales niveau 2
- Rues locales

0 250 500 m VECTEUR5

Sources : Ministère des Transports et de la Mobilité durable, ministère des Ressources naturelles et des Forêts, Municipalité de Boischatel.



Trame des déplacements

- Voie primaire
- Voie secondaire
- Voie tertiaire

0 250 500 m VECTEUR5

Sources : Ministère des Transports et de la Mobilité durable, Ministère des Ressources naturelles et des Forêts.



Réseau routier

Limites de vitesse

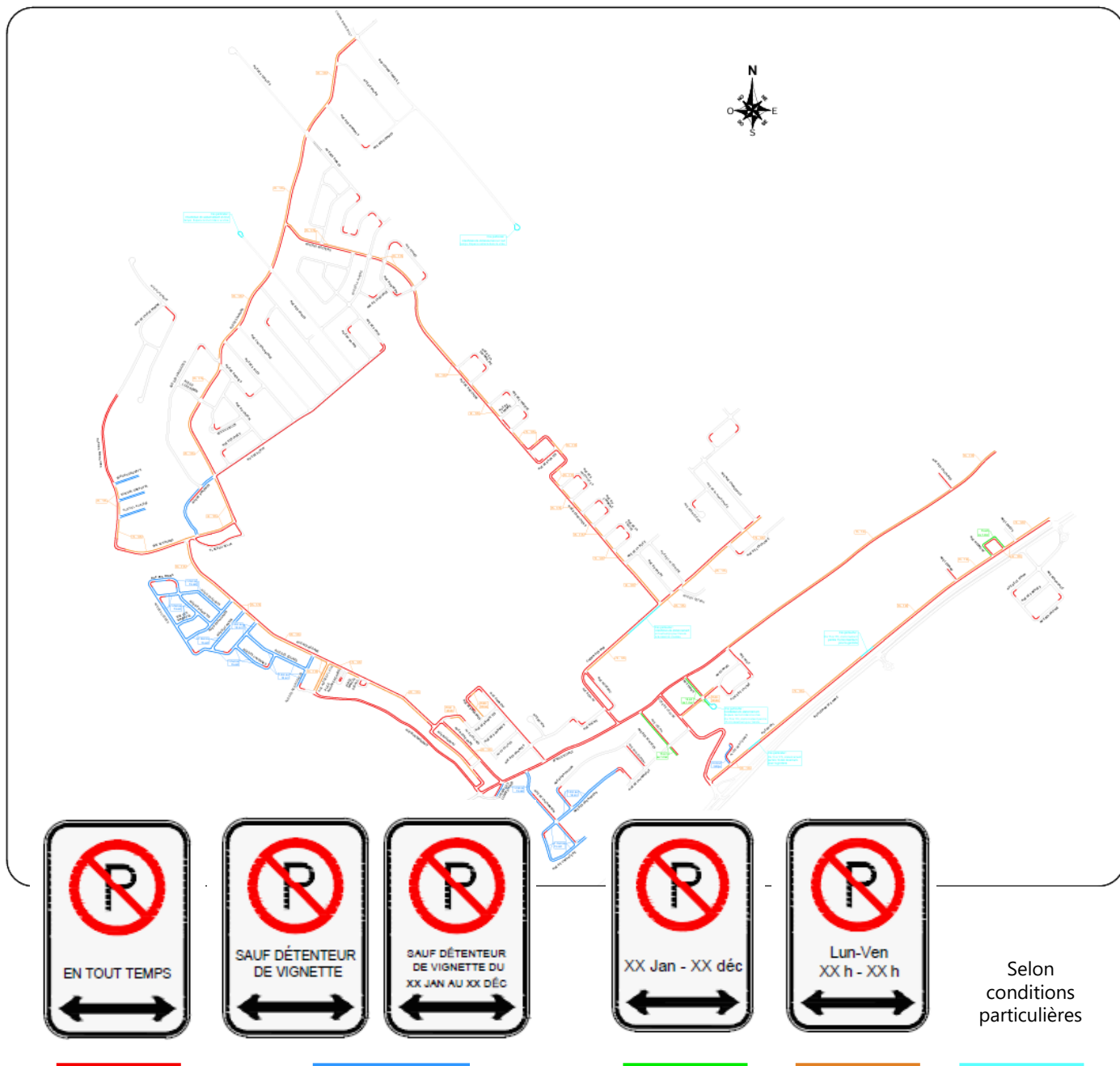
- Les limites de vitesse ont été uniformisées en 2016:
 - 40 km/h sur la majorité du réseau routier municipal;
 - 50km/h sur l'avenue Royale, la rue Notre-Dame et la rue des Saphirs en raison de leur rôle de collectrices;
 - Les zones scolaires demeurent à 30km/h en période scolaire.

Stationnement

- La municipalité s'est dotée d'un schéma décisionnel d'interdiction de stationnement.
- Conformément à ce schéma décisionnel, une planification des interdictions de stationnement a été effectuée en avril 2023. Celle-ci n'a pas encore été mise en vigueur.

Collisions

- 41 collisions ont été rapportées à la SAAQ en 2023 sur le territoire de la municipalité.





Mesures d'amélioration de la sécurité routière

Depuis 2010, la Municipalité a mis en œuvre différentes mesures ou initiatives visant à améliorer la sécurité routière sur son territoire, notamment:

- L'ajout d'arrêts obligatoires, particulièrement à proximité des parcs pour enfants;
- L'ajout de traverses piétonnes accompagnées de feux clignotants sur demande sur l'avenue Royale et dans la côte de l'Église;
- L'uniformisation des limites de vitesse sur son territoire;
- L'ajout de trottoirs sur certaines rues collectrices;
- L'interdiction de stationnement sur l'avenue Royale dans le noyau urbain, où la circulation est plus intense;
- L'ajout de zones d'arrêt hors chaussée près des boîtes postales;
- L'installation de bollards de sécurité le long des bandes multifonctionnelles;
- L'installation de bollards centraux visant à réduire la vitesse dans plusieurs rues résidentielles;
- L'installation de nombreux radars pédagogiques sur les rues collectrices identifiées du territoire;
- Des campagnes de sensibilisation à la sécurité routière.



Source: Google Maps

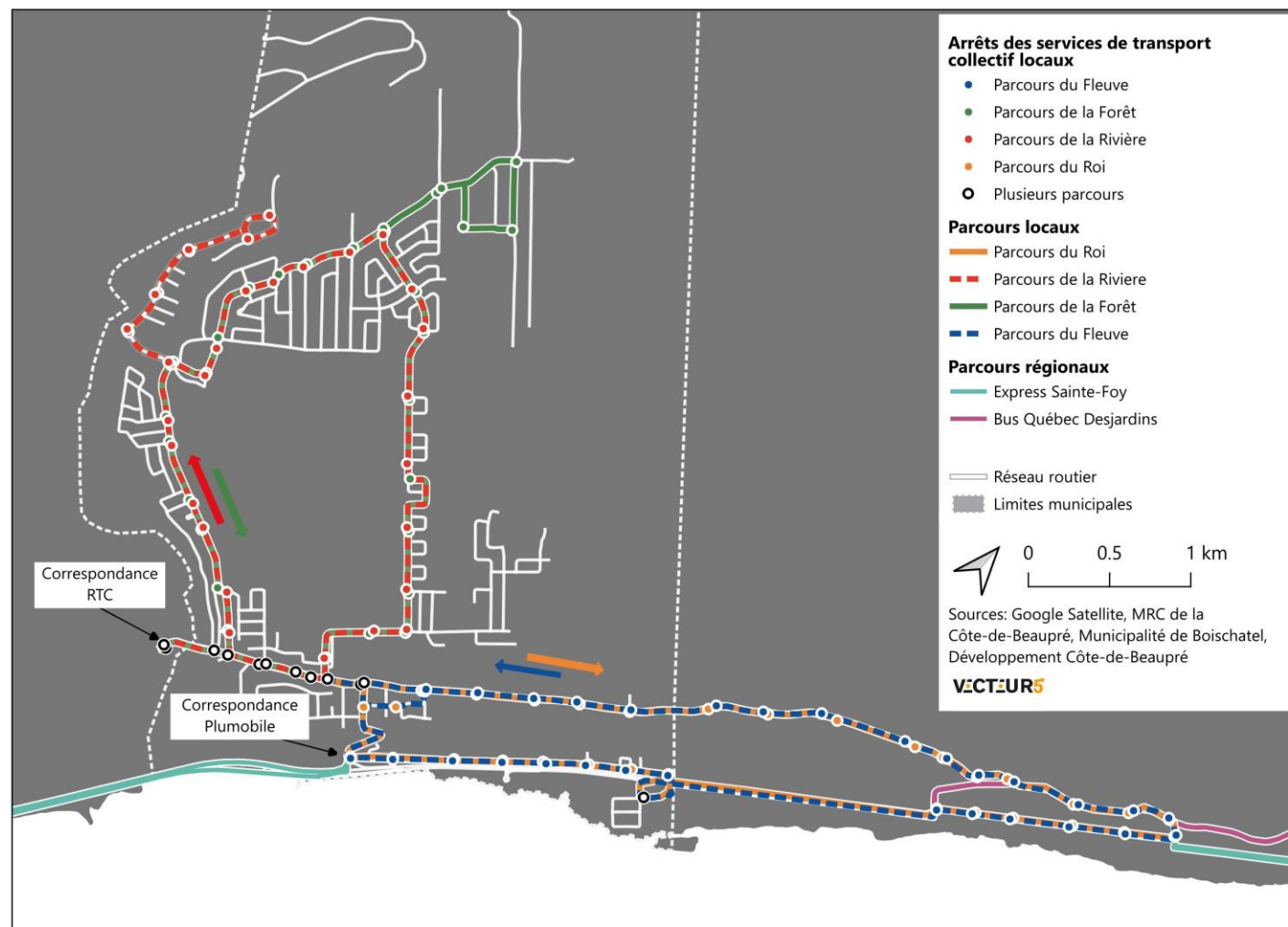


Services de transport collectif et adapté

Description

Transport collectif

- La Municipalité organise un service de transport collectif local desservant également la municipalité de L'Ange-Gardien. Elle dispose à cet effet d'une entente intermunicipale avec la Municipalité de L'Ange-Gardien.
- Elle confie la gestion de ce service à Développement Côte-de-Beaupré (Plumobile). L'exploitation est réalisée par des fournisseurs privés.
- Le service de transport collectif local est un service sur ligne fixe sans réservation et est offert gratuitement aux usagers.
- Quatre parcours en boucle, ayant tous comme origine et destination le Terminus de la chute Montmorency, sont offerts.
 - Les parcours du Roi et du Fleuve desservent le sud du territoire. Ils ont le même parcours, dans deux sens différents.
 - Les parcours de la Rivière et de la Forêt desservent le nord du territoire. Ils ont des parcours légèrement distincts, dans deux sens différents.





Services de transport collectif et adapté

Description

- Les services sont offerts tous les jours, avec une fréquence accrue du lundi au vendredi sur l'ensemble des parcours (entre 6 et 12 départs journaliers/parcours).
- Les modalités de services sont disponibles sur le site internet de Plumobile et les données en temps réel le sont sur l'application Zenbus.

Transport adapté

- Conformément à ses obligations légales en la matière, la Municipalité offre un service de transport adapté à ses résidents admissibles.
- La Municipalité confie la gestion et l'exploitation de ce service à Développement Côte-de-Beaupré (Plumobile), qui exploite deux véhicules à cet effet.
- Les usagers admis disposent d'un service porte-à-porte offert tous les jours et peuvent se déplacer vers la destination de leur choix. Ils doivent réserver leur déplacement au plus tard la veille de celui-ci.





Services de transport collectif

Correspondances avec d'autres services

- Le tableau ci-contre présente les principales correspondances possibles avec d'autres services de transport collectif en utilisant le réseau de transport collectif local.
- Les services locaux ne permettent pas aux résidents du nord de la municipalité d'accéder directement aux services régionaux de Plumobile.
- Certaines correspondances nécessitent des temps d'attente importants de la part des usagers (10 à 45 minutes).
- À l'arrêt Dugal/Côte de l'Église:
 - 13 personnes montent généralement à bord de l'Express Ste-Foy, alors que 4 en descendent en fin de journée.
 - De 10 à 14 personnes montent à bord du Bus Québec Desjardins le matin et en descendent en fin de journée.
 - Il n'est pas possible de savoir combien d'usagers correspondent avec les services locaux.

Opérateur	Parcours	Principales destinations	Lieu de corr.	Heure(s) de passage à l'arrêt		Parcours locaux de corr.
				Vers l'ouest (Québec)	Vers l'est (Boischatel)	
Plumobile	Express Ste-Foy	Cégeps Limoilou / Garneau / Sainte-Foy Université Laval Place Laurier Hôpitaux Enfant-Jésus / Saint-Sacrement / CHUL	Rue Dugal / Côte de l'Église	6:52	17:43	Parcours du Fleuve et du Roi
	Bus Québec Desjardins	Hôpital l'Enfant-Jésus Gare du Palais Colline parlementaire Grand Théâtre	Rue Dugal / Côte de l'Église	7:27 8:35 19:07	16:46 19:11	Parcours du Fleuve et du Roi
RTC	800	Beauport (avenue Royale) Gare du Palais, Cégeps Limoilou / Garneau / Sainte-Foy Université Laval Place Laurier	Terminus des Chutes	3 à 10 passages/heure entre 5:10 et 2:00		Ensemble des parcours locaux
	Express 250 / 350 / 550	Colline Parlementaire Cégep Garneau Université Laval Place Laurier	Terminus des Chutes	1 à 3 départs / heure principalement entre 6:00 et 9:00 et entre 16:00 et 19:00		Ensemble des parcours locaux



Services de transport collectif et adapté

Achalandage et budget

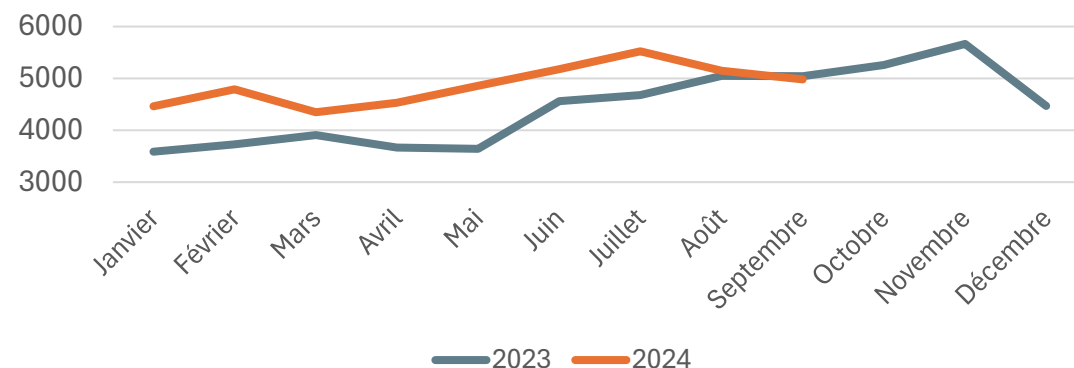
Transport collectif

- Les services de transport collectif locaux ont permis la réalisation de plus de 55 000 déplacements en 2023.
- Les services ont connu en 2024 une hausse importante de leur achalandage.
- Les données disponibles ne permettent pas de connaître avec précision sur quels parcours ou sur quels départs se matérialise cet achalandage.
- Les services de transport collectif locaux engendrent des dépenses de près de 600 000\$ par année.
 - La Municipalité bénéficie d'une aide financière issue du volet I du Programme d'aide au développement du transport collectif (PADTC) du MTMD, à hauteur de près de 50% des coûts du service.
- Bien que la Municipalité de Boischatel ne contribue pas directement, au niveau financier, aux services de transport collectif régionaux, elle partage les coûts administratifs liés à ceux-ci à l'échelle régionale.

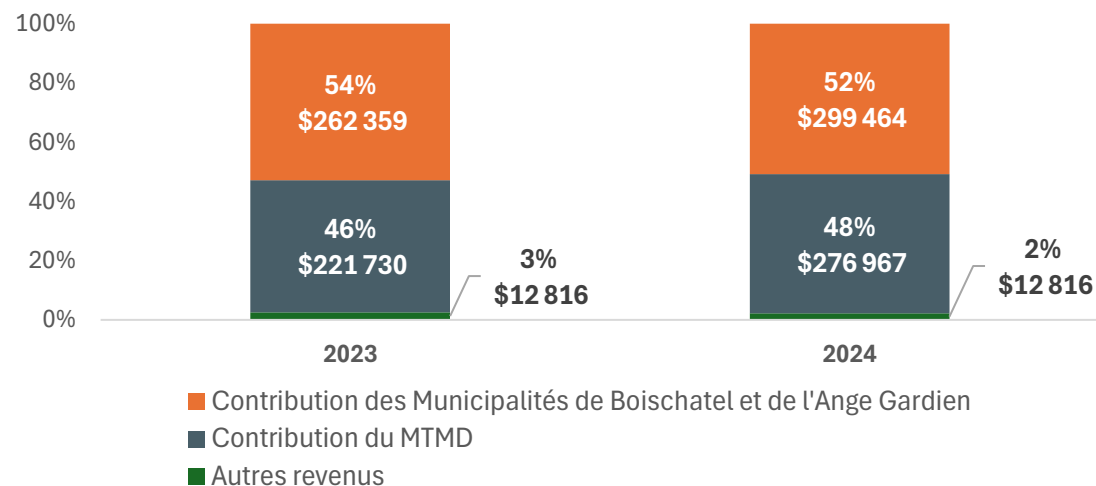
Transport adapté

- Le service de transport adapté a généré environ 4500 déplacements en 2023 et engagé des dépenses d'environ 340 000\$ (données non illustrées).
 - Plus de 50% de ces dépenses sont financées par le MTMD par le biais du Programme de soutien au transport adapté.

Achalandage des services de transport collectif locaux



Revenus associés aux services de transport collectif locaux

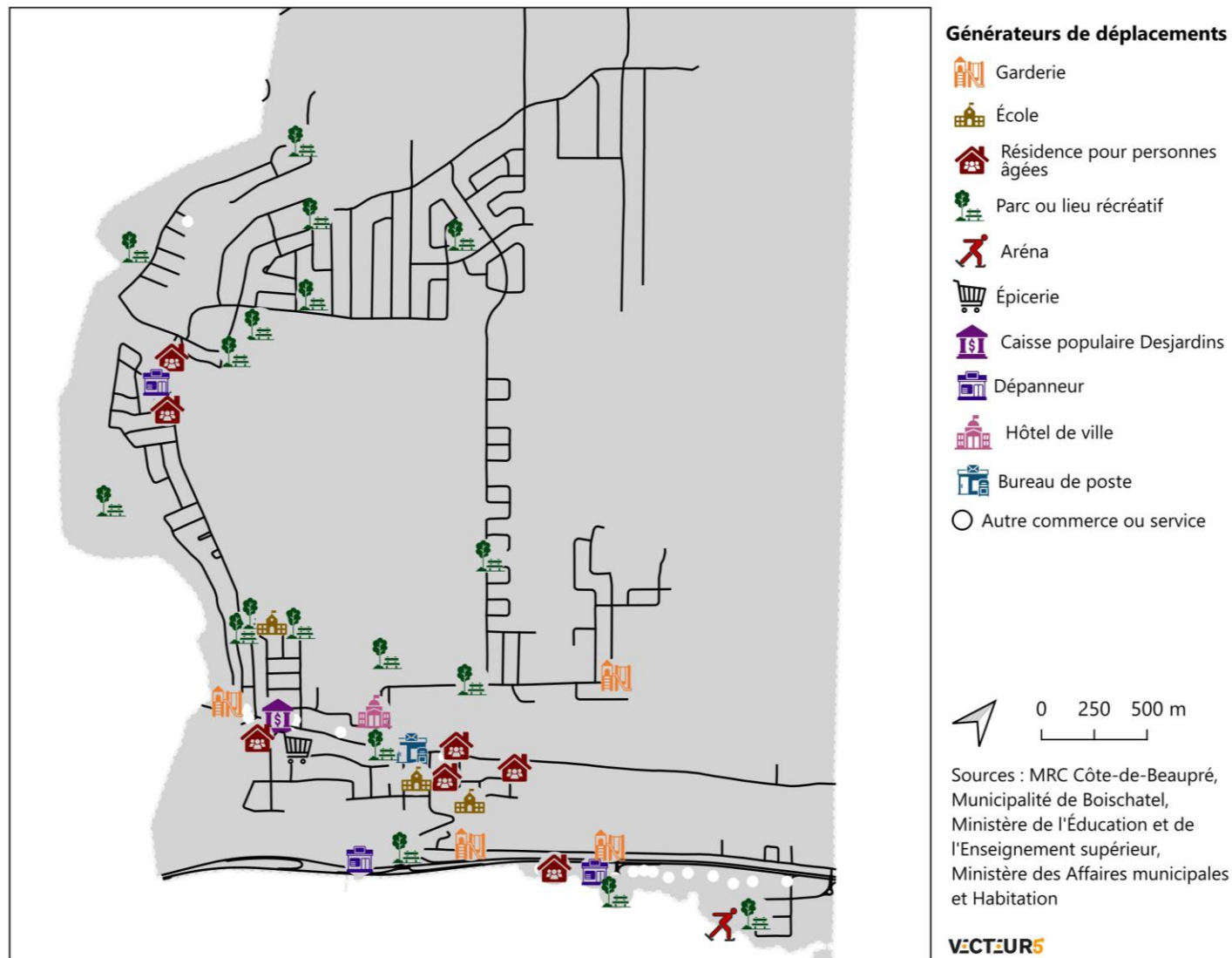


GÉNÉRATEURS ET HABITUDES DE DÉPLACEMENT



Générateurs de déplacement

- La municipalité dispose de certains services de proximité (épicerie, services bancaires, pharmacie) étant principalement concentrés sur l'avenue Royale;
- Quatre garderies sont présentes dans le sud du territoire;
- L'école primaire est répartie en trois pavillons se trouvant à proximité de l'avenue Royale. Chaque bâtiment accueille des niveaux spécifiques.
- De nombreux parcs et lieux récréatifs sont dispersés sur le territoire.
- À l'exception des lieux de services de proximité (garderies, école, commerces), peu de lieux d'emploi sont présents sur le territoire.
- Les résidences de personnes âgées sont principalement localisées au sud de la municipalité.
- Plusieurs commerces et services, tels que l'aréna, sont localisés sur le boulevard Sainte-Anne et sont difficilement accessibles en transport actif.



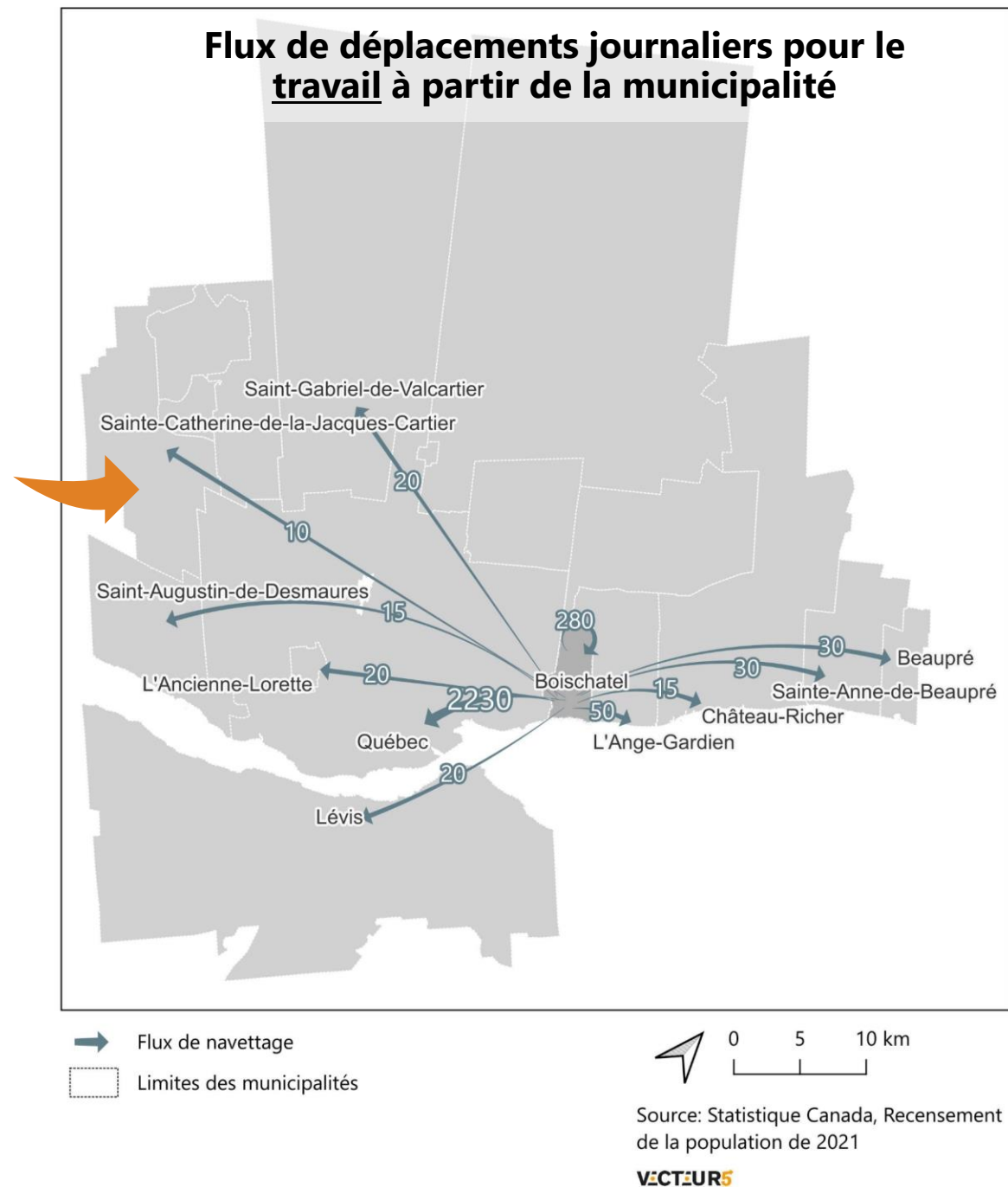


Habitudes de déplacement

Mise en contexte

Deux sources de données publiques permettent de connaître les habitudes de déplacements des résidents:

- Les données de **navettage pour le travail** (ci-contre) récoltées tous les cinq ans dans le cadre du recensement de la population canadienne. Les données les plus récentes datent de 2021.
- Les données issues des enquêtes Origine-Destination (OD) réalisées par le MTMD (pages suivantes). Les données les plus récentes sont celles de l'enquête de 2017. Elles permettent de représenter, pour l'ensemble de la population, incluant les enfants, **l'origine, la destination, le motif et le mode des déplacements**.
 - Les données de l'enquête OD 2023 ne sont pas encore disponibles.

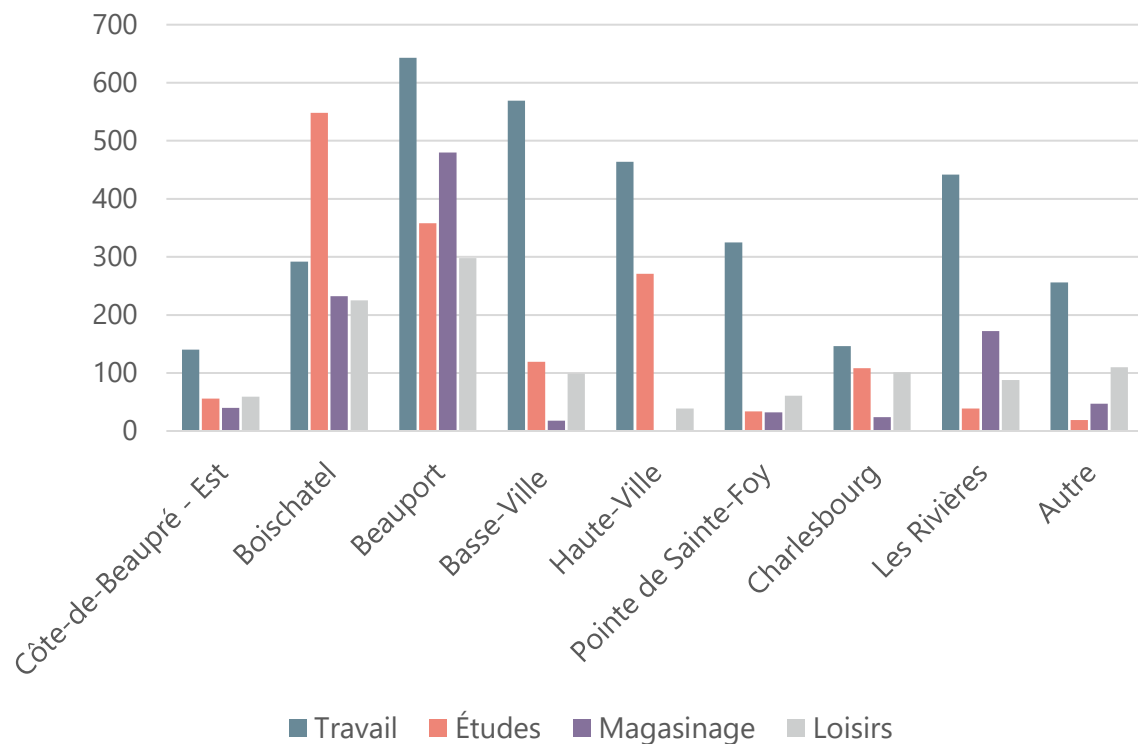




Habitudes de déplacement

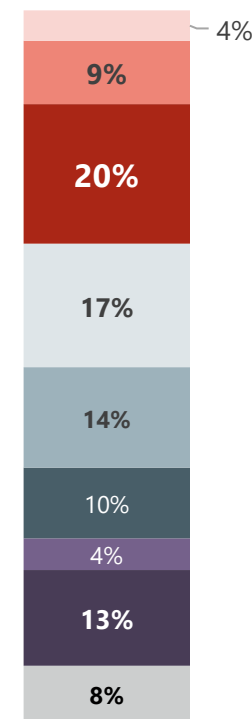
Constats

Nombre de déplacements réalisés par les résidents de Boischatel, en fonction de leur motif et de leur secteur de destination, Enquête OD de 2017



Proportions des déplacements réalisés par les résidents de Boischatel par motif, en fonction de leur secteur de destination, Enquête OD de 2017

N = 3277



Travail

Études

Magasinage

Loisirs

Autre

Pointe de Sainte-Foy

Beauport

Les Rivières

Haute-Ville

Boischatel

Charlesbourg

Basse-Ville

Côte-de-Beaupré - Est

***Basse-Ville** = Vieux-Québec, Limoilou, Saint-Sauveur, etc.; **Haute-Ville** = Colline Parlementaire, Sillery, Cité-Universitaire, etc.; **Pointe de Sainte-Foy** = Pointe-de-Sainte-Foy, Cap-Rouge, Saint-Augustin; **Les Rivières** = Lebourgneuf, Vanier, etc.; **Côte-de-Beaupré-Est** = L'Ange-Gardien, Château-Richer, Sainte-Anne-de-Beaupré, Beauport, Saint-Joachim, Saint-Ferréol-les-Neiges, Saint-Tite-des-Caps

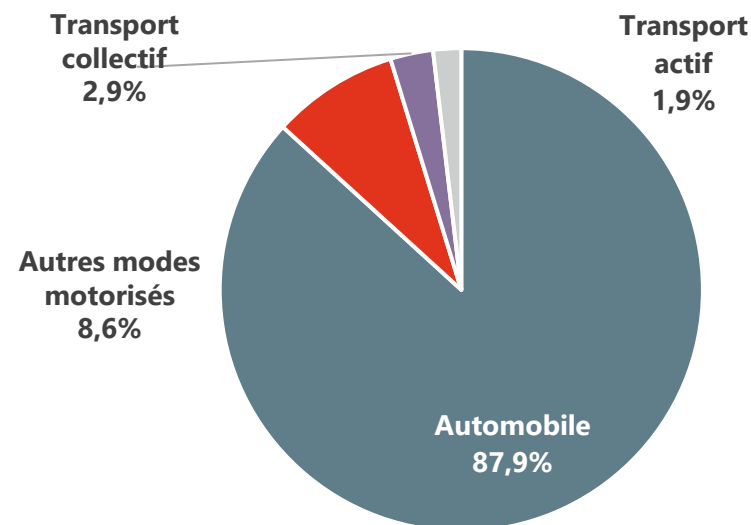


Habitudes de déplacement

Constats

- En 2017, les résidents de Boischatel possédaient en moyenne **1,85 véhicule** par logis, ce qui était alors supérieur à la moyenne du territoire étudié (1,44).
- Conséquemment, l'**automobile**, ainsi que les autres modes motorisés, tels que le transport scolaire, constituent **les principaux modes de déplacement** des résidents.
- La vaste majorité des résidents de Boischatel se déplace vers la ville de **Québec** pour le **travail**, principalement dans les secteurs de Beauport, de la Basse et de la Haute-Ville et les Rivières.
- Le centre-ville de Québec (Haute-Ville, Basse-Ville, Sainte-Foy) attire une proportion importante de déplacements pour le travail et les études, mais beaucoup moins pour les loisirs et le magasinage.
- Le **motif études** (inclus les déplacements des enfants) est celui générant le plus de **déplacements internes** dans la municipalité.
- Indépendamment du motif de déplacement, le **secteur de Beauport** attire un nombre important de déplacements de la part des résidents de la municipalité.

Modes de réalisation des déplacements ayant comme origine ou destination Boischatel



SYNTHÈSE DES EXERCICES DE CONSULTATION



Exercices de consultation

Mise en contexte

- Deux exercices de consultation ont été réalisés à l'aide de la plateforme en ligne Cocoriko dans le cadre de l'élaboration de la Stratégie concertée de sécurité routière:
 - Phase 1 : les citoyens étaient invités à répondre à des questions et à se prononcer sur des propositions soumises par la Municipalité et par des concitoyens;
 - Phase 2 : visant à préciser les données recueillies dans la phase 1, les citoyens étaient invités à géolocaliser et à partager les enjeux vécus liés à la sécurité routière.
- L'**analyse** de l'ensemble des contributions des deux phases a été effectuée **de manière intégrée**. Cela dit, comme la première phase a fait l'objet d'un rapport de consultation, la présente analyse se **concentre davantage sur la deuxième phase** de consultation.

	Phase 1	Phase 2
Date	27 février au 15 mars 2024	6 au 21 novembre 2024
Type	Questions municipales, propositions municipales et citoyennes + votes 3 thématiques	Cartographie interactive citoyenne commentée 3 thématiques
Nombre de répondants	310	142
Types de répondants	50%  50% ≥65 ans 13% ≤24 ans 0% 45-64 ans 45% 25-44 ans 42%	39%  42% 20% autre / n.d. n.d. 18% ≤24 ans 0% ≥65 ans 7% 45-64 ans 29% 25-44 ans 46%
Nombre de contributions	• 7 questions et 13 propositions municipales • 12 propositions citoyennes • 4 956 votes • 535 commentaires	• 478 contributions cartographiques • 1168 appuis



Exercices de consultation

Rappel des principaux résultats de la phase 1

- L'exercice de consultation de la phase 1 se divisait en trois thématiques: Sentiment de sécurité, réseau routier et transports alternatifs.
- Pour la thématique « **sentiment de sécurité** », les citoyens étaient invités à répondre à des questions selon une échelle d'attitude.
- Pour les thématiques « **réseau routier** » et « **transports alternatifs** », les citoyens devaient signifier leurs degrés d'accord et d'attachement (échelle de type « J'y crois » et « J'y tiens ») avec des propositions d'action de la Municipalité.
- Ils pouvaient également commenter les propositions ou en ajouter, lesquelles devenaient elles aussi soumises à l'exercice d'approbation citoyenne.
 - Les résultats de ces thématiques sont inclus dans la compilation des propositions de la phase 2 (page 31).
- En général, les répondants croient que les améliorations apportées au réseau routier au cours des dernières années (**84 %**) contribuent à augmenter leur sentiment de sécurité et que la nouvelle traverse piétonne dans la côte de l'Église assure une plus grande sécurité des écoliers (**67 %**).

Résultats de la thématique « sentiment de sécurité » sur le réseau routier de Boischatel



Une très grande majorité des répondants (**79%**) se sent en sécurité.



Plus du tiers (35 %) des répondants se dit en sécurité;

Une plus forte proportion se sent moins en sécurité (42%). ;

Près du quart des répondants (23 %) n'utilise pas le vélo pour leurs déplacements à Boischatel.



50% des répondants se sentant en sécurité;

50% se sentant moins en sécurité;

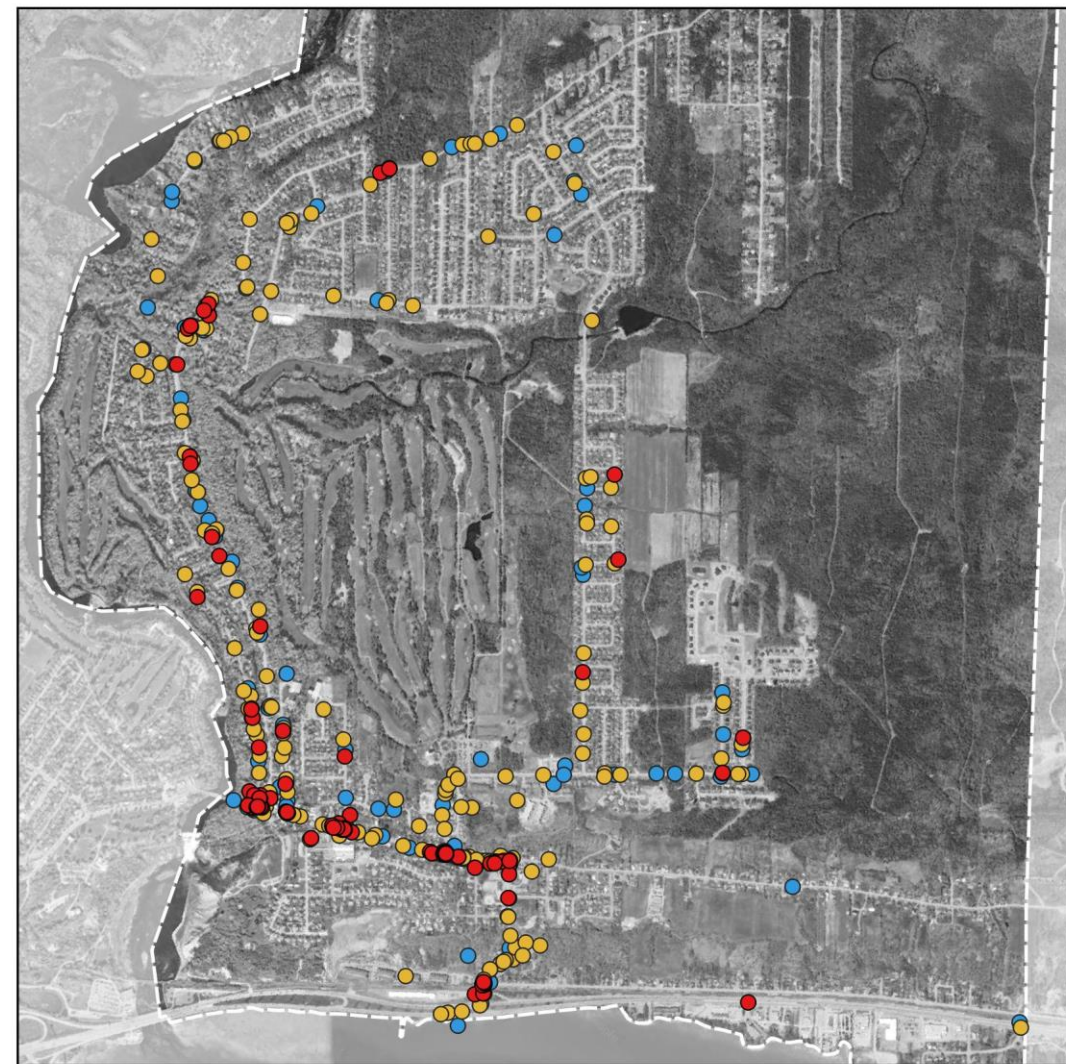
Seulement 1 % des répondants dit ne pas marcher dans les rues de Boischatel.



Exercices de consultation

Analyse de la phase 2

- La plateforme de consultation de la phase 2 comprenait trois cartes interactives portant sur les thématiques suivantes : (1) sentiment de sécurité, (2) conflits et collisions, et (3) propositions d'aménagement. La localisation de l'ensemble des contributions est présentée ci-contre.
- Pour chacune des trois thématiques, les citoyens étaient invités à géolocaliser, catégoriser et commenter leur contribution. Il était également possible pour les répondants d'appuyer la contribution d'un autre participant.
- Les prochaines pages présentent les faits saillants de l'analyse des contributions de la phase 2:
 - Les contributions des thématiques « **sentiment de sécurité** » et « **conflits et collisions** » sont présentées sous forme de **cartes de densité** (*heatmap*) par secteurs. Celles-ci ont été pondérées en fonction de leur récurrence et de leur nombre d'appuis.
 - Les contributions de la thématique « **propositions** » sont présentées sous forme d'**énoncés**. Leur récurrence est présentée en fonction du nombre de contributions et d'appuis reçus portant sur le même sujet.



Localisation des contributions de la phase 2 de consultation, par thématique

- Conflits et collisions
- Sentiment de sécurité
- Proposition
- Limites de la municipalité



0 0.5 1 km

Sources: Google Satellite, Ministère des Transports et de la Mobilité durable, Ministère des Ressources naturelles et des Forêts, Municipalité de Boischatel.



Contributions sentiment de sécurité, conflits et collisions

Avenue Royale

Commentaires généraux les plus fréquemment rapportés relativement à l'avenue Royale:

- Volume élevé de la circulation routière, intersections achalandées aux heures de pointe;
- Sortie des entrées résidentielles et des stationnements commerciaux hasardeuse ;
- Limite de vitesse autorisée élevée en regard du caractère patrimonial, de l'étroitesse et de l'achalandage de l'avenue par les différents modes de transport (motorisés et actifs);
- Non-respect des arrêts obligatoires et des priorités de passage par plusieurs automobilistes et cyclistes;
- Non-respect des passages piétons par certains automobilistes malgré les signaux lumineux, comportements dangereux d'accélération à la vue de piétons rapportés;
- Nombreuses traversées nécessaires pour atteindre les lieux de destination en raison de l'unique trottoir du côté nord de l'avenue.

Intersection Montmorency

- Difficulté à traverser en transport actif;
- Dysfonction du signal lumineux piéton et hauteur inadaptée pour les enfants;
- Deux collisions rapportées entre un vélo et une voiture.

Entrées commerciales et intersection Garneau

- Impatience des automobilistes, klaxonnement et bruits d'accélération;
- Collision rapportée à la sortie du IGA.

Intersection Bédard

- Difficulté pour les automobilistes de sortir de la rue Bédard;
- Impatience et klaxonnement;
- Collision entre deux véhicules rapportée.

Entre rue Bédard et côte de l'Église

- Débit et vitesse routière élevés;
- Traversée hasardeuse des résidents de l'avenue et de la rue Vézina pour joindre le trottoir, de même que des usagers du bureau de poste et de la Maison des jeunes.

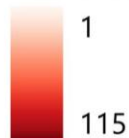
Intersection Côte de l'Église

- Visibilité réduite;
- Absence d'abaissement de trottoir pour les personnes à mobilité réduite sur l'avenue Royale.



Sentiment de sécurité Conflits et collisions

Densité des contributions



0 100 200 m

Sources: Google Satellite, Ministère des Transports et de la Mobilité durable, Ministère des Ressources naturelles et des Forêts, Municipalité de Boischatel.

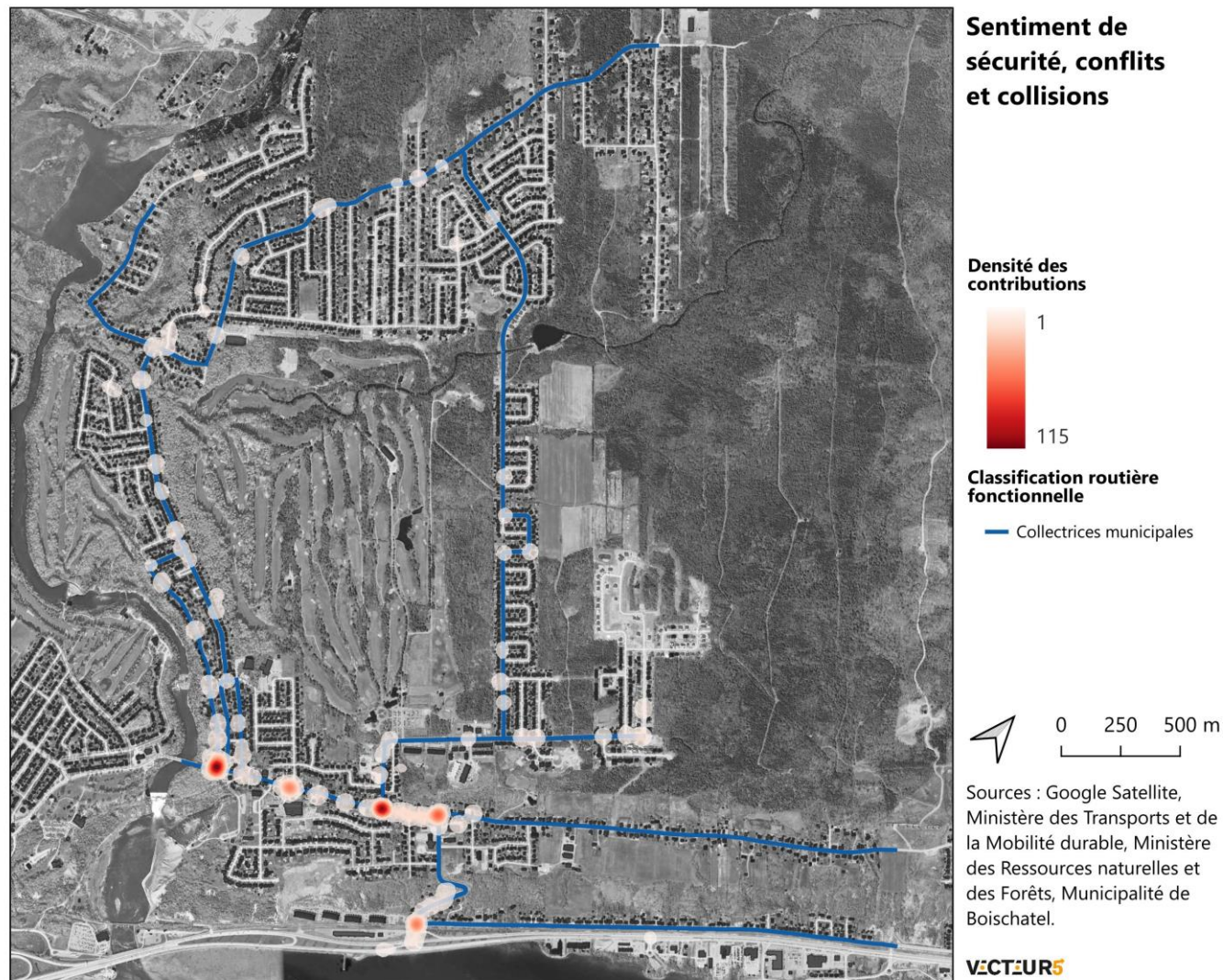


Contributions sentiment de sécurité, conflits et collisions

Collectrices et rues locales

Commentaires généraux les plus fréquemment rapportés à l'extérieur de l'avenue Royale:

- Vitesse élevée de certains automobilistes malgré la présence de radars pédagogiques;
- Impatience et dépassement observés;
- Non-respect des arrêts obligatoires;
- Difficultés à s'engager sur les collectrices à partir des rues locales en raison du manque de visibilité, du non-respect de la signalisation ou de la vitesse pratiquée;
- Aménagements piétons et cyclables insuffisants et non praticables l'hiver ;
- Empiètement par les automobilistes sur les aménagements cyclables;
- Stationnement sur rue qui oblige les piétons et cyclistes à marcher vers le centre de la chaussée;
- Courbes et dénivelés qui réduisent la visibilité et la sécurité des traversées à certaines intersections.





Contributions sentiment de sécurité, conflits et collisions

Collectrices et rues locales – Secteur Nord

Rue des Saphirs

- Visibilité réduite avec les courbes, empiètement des automobilistes dans les aménagements cyclables

Intersection Notre-Dame et des Dunes

- Achalandée et difficile à traverser en heure de pointe;
- Non-respect de l'arrêt en provenance de Notre-Dame et empiètement de la traverse piétonne en raison du grand rayon de courbure de l'intersection.

Rues Montmorency, Notre-Dame (2), des Prismes (2) et des Rochers

- 6 collisions rapportées

Intersection Notre-Dame et Bourbeau

- Intersection large à fort achalandage où le partage entre les différents utilisateurs se fait difficilement.

Intersection Montmorency et Bourbeau

- Conflit avec l'entrée du CPE et les véhicules stationnés dans la rue;
- Discontinuité de la bande cyclable entre Boudreau et l'avenue Royale;
- Considérée dangereuse par tous les types d'utilisateurs.



Sentiment de sécurité, conflits et collisions

Densité des contributions



Classification routière fonctionnelle

— Collectrices municipales



0 250 500 m

Sources : Google Satellite, Ministère des Transports et de la Mobilité durable, Ministère des Ressources naturelles et des Forêts, Municipalité de Boischatel.

VCTEURS



Contributions sentiment de sécurité, conflits et collisions

Collectrices et rues locales – Secteur Sud

Rue Vézina

- Utilisée comme voie de contournement de la Côte de l'Église, vitesse pratiquée élevée.

Côte de l'Église

- Non-respect du passage piéton face à l'école;
- Virage à gauche sur la rue de la Fabrique ardu en raison du débit élevé de véhicules;
- Absence d'infrastructures piétonnes et cyclables dans la côte, montée hasardeuse pour les enfants.

Intersection Côte de l'Église et rue Dugal

- Impatience des automobilistes face au passage piéton et cycliste, dangerosité rapportée par des automobilistes de céder le passage;
- Confusion quant à la signalisation du passage piéton (couloir pointillé jaune) et des priorités de passage;
- Intersection difficile à traverser pour les piétons et cyclistes.

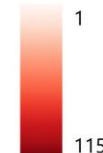
Boul. Sainte-Anne (route 138)

- Accumulation de voitures et insatisfaction par rapport aux feux de circulation.



Sentiment de sécurité, conflits et collisions

Densité des contributions



Classification routière fonctionnelle

— Collectrices municipales



Sources : Google Satellite, Ministère des Transports et de la Mobilité durable, Ministère des Ressources naturelles et des Forêts, Municipalité de Boischatel.

VECTEURS



Contributions de type propositions

Phase I

Les participants étaient invités à exprimer leur degré d'accord avec les propositions et questions de la Municipalité, ainsi qu'avec des propositions ajoutées par les citoyens. Les propositions émises tardivement reçoivent peu de rétroactions, ce qui en limite l'analyse.

Propositions ayant reçu le plus fort taux d'appui

- Mesures d'apaisement de la circulation autour des parcs, des écoles et sur les rues collectrices
- Ajout d'un trottoir sur la rue Notre-Dame
- Sécurisation de l'intersection Notre-Dame et des Dunes
- Construction d'une voie d'accès au bout du chemin des Mas
- Priorisation des transports actifs
- Réaménager en priorité l'intersection de l'avenue Royale et de la côte de l'Église
- Augmentation de la fréquence du service de transport collectif aux heures de pointe

Types d'infrastructures actives à prioriser

- 68% préfèrent les infrastructures hors chaussée

Phase II

Par leurs propositions, les citoyens tentent de trouver des solutions aux éléments d'insécurité, aux conflits ou collisions vécus ou observés sur leur territoire. La majorité des propositions se concentrent sur l'avenue Royale et sur les rues collectrices du territoire :

- Ajout de trottoirs (ou escalier dans le cas de la côte de l'Église)
- Ajout d'équipements pour sécuriser la traversée aux intersections ou entre les intersections (feux de circulation, surélévation ou rétrécissement de la chaussée, arrêt obligatoire, traverse et feux piétons)
- Réduction de la vitesse permise et ajout d'aménagements d'apaisement de la circulation (bollard ou jardinière centraux, surélévation de la chaussée, etc.)
- Création de sens unique dans le secteur de la rue Bourbeau
- Amélioration de la visibilité à certaines intersections et entrées de stationnement.

La congestion routière est un autre sujet de préoccupation. Un nouveau lien est souhaité pour désengorger les accès limités à l'avenue Royale et au boul. Sainte-Anne.

Les **propositions détaillées** de la phase II sont présentées à l'**Annexe I**.



ANALYSE DE LA DOCUMENTATION



Analyse de la documentation

Dans le cadre de l'élaboration de la Stratégie concertée de sécurité routière de la municipalité, les données et documents de planification suivants ont été analysés. Leurs faits saillants ainsi que leurs éléments importants relatifs à la sécurité routière sont présentés dans les prochaines pages.

- Études de circulation réalisées en 2015 et en 2023;
- Proposition de réaménagement de l'intersection de l'avenue Royale et des rues Montmorency et Bourbeau;
- Données issues des radars pédagogiques;
- Plan d'urbanisme;
- Plan d'intervention en infrastructures routières locales (PIIRL) de la MRC Côte-de-Beaupré.



Études de circulation

Mise en contexte

Deux études de circulation ont été réalisées par la firme WSP: la première en 2015 et la seconde en 2023, sous la forme d'une mise à jour de celle de 2015.

Objectifs de l'étude de 2023:

- Étendre le territoire à l'étude;
- Réaliser des relevés de circulation;
- Évaluer la capacité des rues collectrices;
- Évaluer l'impact des projets futurs sur la circulation;
- Proposer des recommandations.

2015

Principaux constats de WSP:

- **Enjeu de vitesse** pratiquée sur deux voies:
 - Bourbeau (60 km/h, zone de 40km/h)
 - Notre-Dame (55 km/h et +, zone de 30 km/h)
- Division du transit en provenance du nord-ouest de Boischatel
 - Utilisation de Montmorency pour aller vers Beauport et de Notre-Dame pour aller vers la côte de l'Église

Constats prévisionnels de WSP:

- **Dégradation** principalement attendue aux intersections de l'avenue Royale avec la rue Bédard et de la côte de l'Église

Principales recommandations :

- **Interdire le stationnement** sur l'avenue Royale
- **Ajout de voies auxiliaires** aux intersections de l'avenue Royale avec la rue Bédard et la côte de l'Église.

2023

Principaux constats de WSP:

- Performance aux intersections somme toute bonne, avec certains points plus névralgiques au croisement de l'avenue Royale et des rues:
 - Bédard / Côte de l'Église / Montmorency
- Absence de trottoir sur les collectrices
- Bandes multifonctionnelles bidirectionnelles à une seule voie non conformes et peu sécuritaires
- Pas de problème majeur de vitesse sur la zone à l'étude



Études de circulation

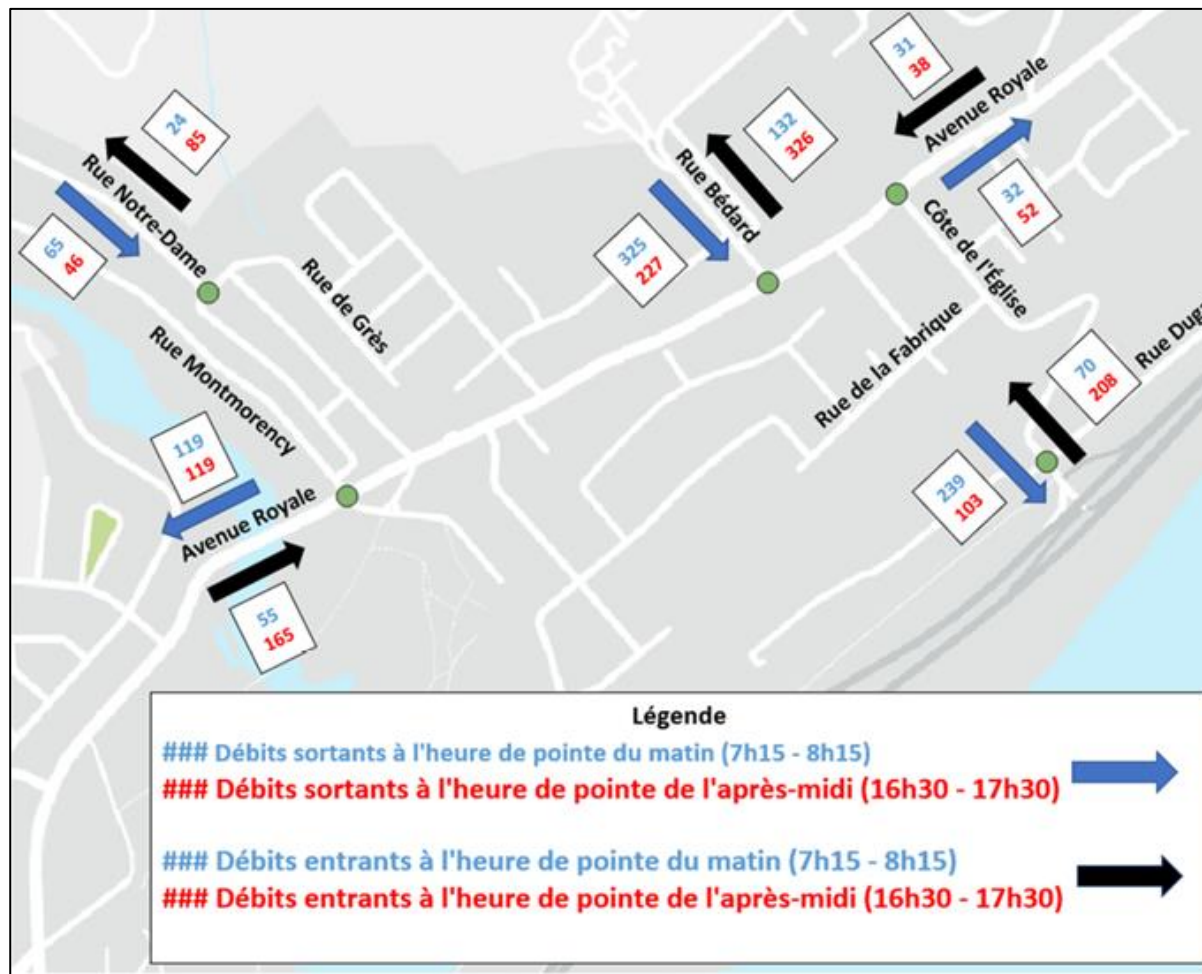
2023 - Prévisions

Constats prévisionnels de WSP:

- Le **réseau routier actuel ne peut pas supporter** les débits prévus par les **projets résidentiels projetés** (totalité du périmètre urbain sur 15 ans), même avec l'instauration de feux de circulation et d'un nouvel accès au chemin des Mas par l'avenue Royale.
- Seul l'**ajout de voies auxiliaires aux intersections** ciblées permettrait de réduire significativement les temps d'attente aux heures de pointe.

Recommandations de WSP :

- Ajouter un **trottoir** sur les collectrices
- Se conformer aux **bonnes pratiques** en matière d'**aménagements cyclables**
- Réviser des éléments du projet de réaménagement de la rue Bourbeau : rayons de virage et aménagements cyclables
- Retirer les arrêts à l'intersection Notre-Dame et Royale lors de la mise en fonction **des feux de circulation à l'intersection de Montmorency**.

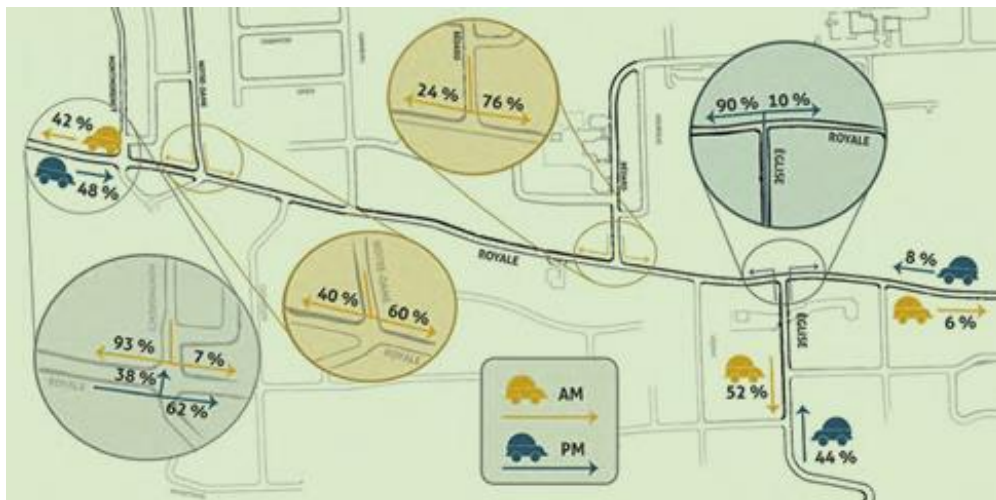


Déplacements supplémentaires estimés par les projets de développement sur le territoire de Boischatel (Source: WSP, 2023)



Études de circulation

Rues étudiées par WSP	DJMA 2015	DJMA 2023	Variation	Limite de vitesse affichée	% des automobilistes respectant la limite de vitesse en 2023	Vitesse pratiquée par 85% des usagers
Rue Notre-Dame (entre les rues Amédée Fillion et des Grès)	4500	5900	+ 31%	50 km/h	60%	56 km/h
Chemin des Mas (à l'ouest de la rue des Rochers)	3700	4500	+ 22%	40 km/h	40%	48 km/h
Avenue Royale (à l'est de la rue Tardif)	3100	3400	+ 10%	50 km/h	47%	60 km/h
Rue des Rochers (entre les rues de l'Ardoise et de l'Ambre)	-	1900	-	40 km/h	32%	50 km/h
Rue des Saphirs (à l'ouest de la rue de l'Érablière)	-	1600	-	50 km/h	40%	60 km/h



Répartition des débits véhiculaires en heures de pointe
(source: Municipalité de Boischatel)

Constats liés à la sécurité routière :

- **La performance d'un réseau n'est pas tributaire de la perception de sécurité de celui-ci par les usagers.**
- Les débits véhiculaires journaliers ont significativement augmenté dans la municipalité entre 2015 et 2023;
- La majorité des automobilistes ne respecte pas les limites de vitesse affichées;
- En pointe du matin, la majorité des automobilistes provenant de la rue Bédard et de la rue Notre-Dame se destinent vers la Côte de l'Église, ce qui peut engendrer des délais, de la congestion et de l'impatience de la part des automobilistes.
- Plusieurs aménagements de transport actif de la municipalité ne respectent pas les normes de bonne pratique en la matière.

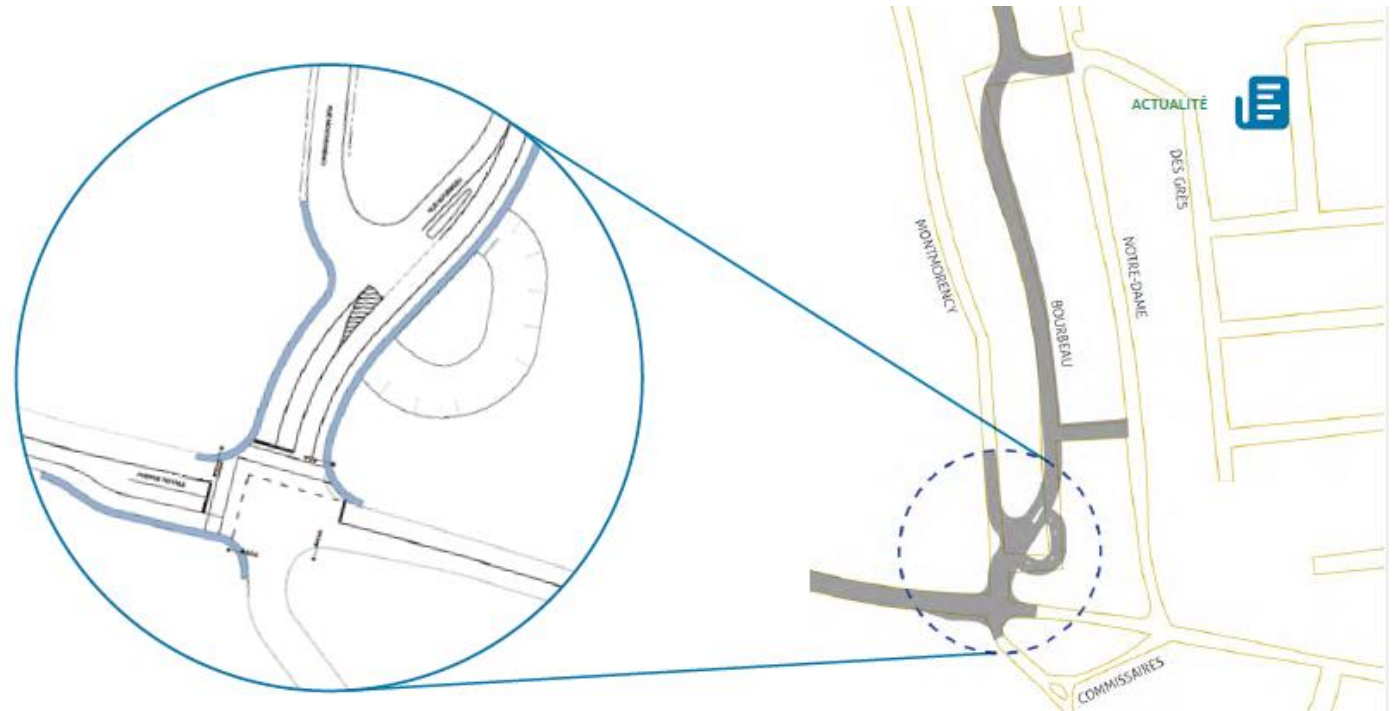


Proposition de réaménagement de l'intersection de l'avenue Royale et des rues Montmorency et Bourbeau

Dans le souci d'améliorer la fluidité automobile et la sécurité routière sur son territoire, la Municipalité a élaboré un plan de réaménagement pour un secteur particulièrement accidentogène de son territoire, soit les intersections des rues Montmorency et Bourbeau avec l'avenue Royale. Ce plan a été soumis pour une **évaluation sommaire à la firme WSP** dans le cadre de l'étude de circulation de 2023.

Ce projet prévoit:

- La reconfiguration de la rue Bourbeau et de ses intersections avec les rues Montmorency et des Grès,
- L'ajout de feux de circulation;
- L'ajout d'une voie auxiliaire sur l'avenue Royale et la rue Bourbeau;
- L'aménagement d'un trottoir et d'une piste multifonctionnelle sur la rue Bourbeau.



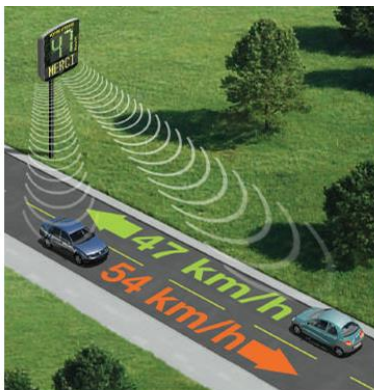
Infographie présentant sommairement le projet de réaménagement de l'intersection de l'avenue Royale et des rues Montmorency et Bourbeau (source: Municipalité de Boischatel)



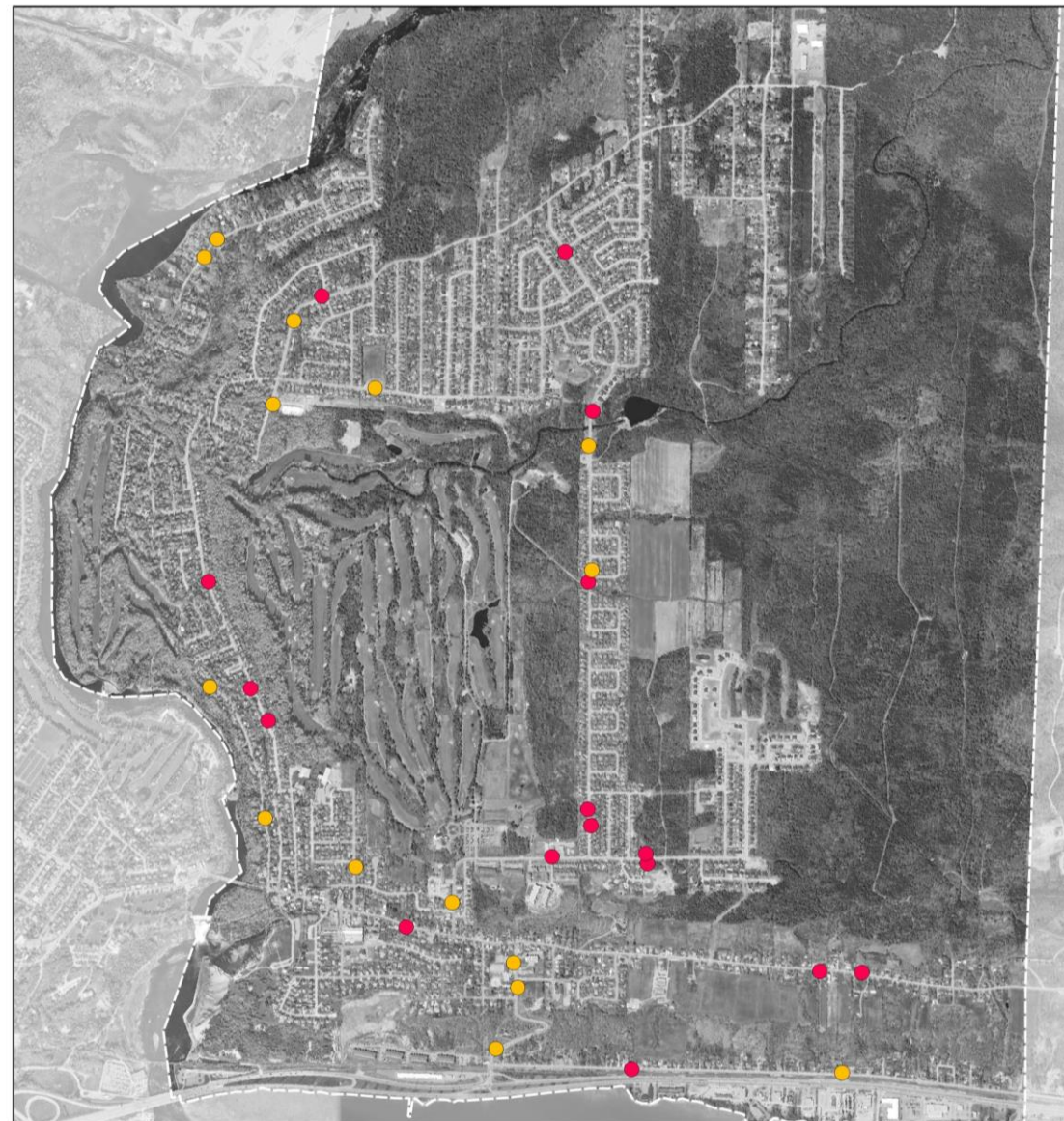
Données issues des radars pédagogiques

Mise en contexte

- 31 radars pédagogiques sont installés sur les voies routières principales de Boischatel.
- Les données issues de 16 d'entre eux ont été extraites aux fins d'analyse.
- Les radars pédagogiques enregistrent et affichent les vitesses pratiquées par les automobilistes à l'approche de celui-ci (sens entrant).
- Les vitesses pratiquées des automobilistes roulant en sens inverse sont, tel que démontré sur la figure ci-bas, également enregistrées (sens sortant).

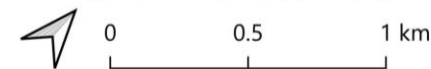


Fonctionnement des radars pédagogiques (Source : Kalitec)



Emplacement des radars pédagogiques

- Inclus dans l'analyse
- Non-inclus dans l'analyse
- ▭ Limites de la municipalité



Sources: Google Satellite, Municipalité de Boischatel.

VECTEUR5



Données issues des radars pédagogiques

Principaux constats liés à la sécurité routière

- Les vitesses enregistrées à l'approche des radars sont généralement plus faibles que celles enregistrées en sens inverse.
 - Les radars pédagogiques semblent donc avoir pour effet de diminuer la vitesse pratiquée à leur approche, mais ont un impact moins important sur la vitesse de circulation en sens inverse.
- Parmi les radars étudiés, ceux situés à l'est du chemin des Mas, ainsi que celui à proximité du pont de la rue des Rochers enregistrent les moyennes plus importantes d'automobilistes roulant au-dessus de la vitesse permise.
 - Seuls 15% des automobilistes passant devant le radar situé devant le 500, rue des Rochers respectent la limite de vitesse de 40 km/h.
 - La vitesse pratiquée par 85% des automobilistes avoisine 60 km/h.
- Les limites de vitesse sont davantage respectées dans les zones situées dans un cadre bâti résidentiel.
- Environ 30% des automobilistes circulent au-dessus de la limite de vitesse permise sur les rues des Saphirs, des Rochers (face au 355), Notre-Dame (face au 140), des Mas (face à l'usine d'épuration), Dugal, et l'avenue Royale (face aux 5564 et 5739).
- Des observations terrain ont permis de constater le non-respect des limites de vitesse permises par certains automobilistes, malgré l'avertissement lumineux du radar pédagogique et la présence de zones scolaires.





Plan d'urbanisme

Mise en contexte

- Le plan d'urbanisme est en vigueur depuis février 2015.
- Il doit être en concordance avec le plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) de la communauté métropolitaine de Québec en plus du Schéma d'aménagement et de développement durable (SADD) de la MRC de la Côte-de-Beaupré.
- Il devra vraisemblablement être mis à jour en lien avec la publication des nouvelles orientations en matière d'aménagement du territoire (**OGAT**).
- Les règlements d'urbanisme doivent y être concordants.

Problématiques identifiées en lien avec la mobilité

- La **proximité** de la municipalité avec les pôles d'activités de la **ville de Québec**, qui est rapidement accessible par le réseau routier supérieur, contribue à son attractivité.
- **Peu de voies donnent accès** à la municipalité en raison de la configuration et les contraintes topographiques particulières du territoire.
- En 2015, la **desserte du territoire en transport collectif par le RTC est incomplète** et les services sont sous-utilisés par la population.

Extrait de la **vision stratégique**:

«[...] Avec ses **services et ses équipements accessibles** et polyvalents et une direction rassembleuse, Boischatel forme une communauté fière de son patrimoine naturel et historique et de son identité ancrée dans ses origines et ouverte sur son avenir. »

Orientations et objectifs touchant la mobilité et la sécurité routière

- **Développement responsable de l'urbanisation** et **consolidation** du pôle et du noyau villageois
- Réaménagement de type « **boulevard urbain** » du **boulevard Sainte-Anne** intégrant des traverses piétonnes aux endroits stratégiques et une plus grande **accessibilité** aux réseaux de transport collectif et actif.
- Accessibilité et mobilité sur le territoire habité
 - Maintenir et développer un réseau routier sécuritaire et efficace.
 - Favoriser, dans le périmètre d'urbanisation, une plus grande **interconnexion** du réseau de circulation routière, notamment entre le sud et le nord.
 - Augmenter, à partir du pôle régional, les possibilités de **déplacements actifs et collectifs**.
 - Assurer une **accessibilité active au réseau des parcs et espaces verts**.



Plan d'intervention en infrastructures routières locales (PIIRL) de la MRC

- L'élaboration d'un Plan d'intervention en infrastructures locales (PIIRL) vise à **coordonner les interventions** et à optimiser les investissements à réaliser sur le **réseau routier** municipal reconnu comme étant **stratégique à l'échelle régionale**.
- Le PIIRL de la MRC a été mis à jour dernièrement pour les années 2025-2027.
- Les routes à prioriser à l'échelle régionale ont été sélectionnées en fonction des facteurs suivants:
 - L'accès à des infrastructures d'importance socioéconomique (commerces, entreprises, attraits touristiques, etc.)
 - Les liens intermunicipaux
 - Les routes de contournement
 - Les routes d'accès au réseau supérieur
- **L'entièreté de l'avenue Royale** comprise sur le territoire de la municipalité de Boischatel a été désignée comme route prioritaire.
- Les interventions prévues au tableau de priorisation d'un plan d'intervention en infrastructures locales (PIIRL) ou d'un plan de sécurité routière en milieu municipal peuvent **bénéficier de financement particulier** de la part du MTMD dans le cadre du Programme d'aide à la voirie locale (PAVL), **notamment pour des aménagements favorisant la sécurité routière**.

Identification des routes prioritaires identifiées dans le PIIRL 2023-2025 de la MRC Côte-de-Beaupré (source: Tetra Tech)

Municipalité \ Statut	Nom de la sous-route 2024	Localisation de début de la sous-route	Classe fonctionnelle	Longueur totale retenue au PIIRL (km)
Boischatel, M	AVENUE ROYALE	LIM.BEAUPORT ET BOISCHATTEL	Local 1	3.00
L'Ange-Gardien, M	AVENUE ROYALE	LIM.BOISCHATTEL ET L'ANGE GARDIEN	Local 1	2.80
L'Ange-Gardien, M	AVENUE ROYALE	ROUTE 360 ET INT.RUE HUOTA G	Local 1	0.43
L'Ange-Gardien, M	CHEMIN LUCIEN LEFRANCOIS	INT.ROUTE 360	Local 2	7.03
Sainte-Anne-de-Beaupré, V	COTE ST-ANNE	LIM. ST-ANNE ET BEAUPRÉ	Local 2	0.28
Saint-Ferréol-les-Neiges, M	AVENUE ROYALE	INTERSECTION RUE DE L'EGLISE	Local 1	2.51
Saint-Ferréol-les-Neiges, M	ROUTE ST-JULIEN	INT RTE 360	Local 2	1.05
Saint-Joachim, P	ROUTE DES CARRIÈRES	INT. RTE 138	Local 2	2.19
Saint-Joachim, P	CHEMIN DU CAP-TOURMENTE (NORD)	FIN DE L'AVENUE ROYALE / INT.ROUTE DES CARRIÈRES	Local 2	3.69
Saint-Joachim, P	AVENUE ROYALE	INTERSECTION RUE DE L'EGLISE	Locale 2	0.53
Saint-Tite-des-Caps, M	AVENUE ROYALE EST (LES CHENAUX)	INT. RTE 138	Local 1	1.18
Saint-Tite-des-Caps, M	AVENUE ROYALE (LES CHENAUX)	INT. DE LA NOU.TRAVERSE ST-FERREOL	Local 2	2.80
TOTAL				27.49

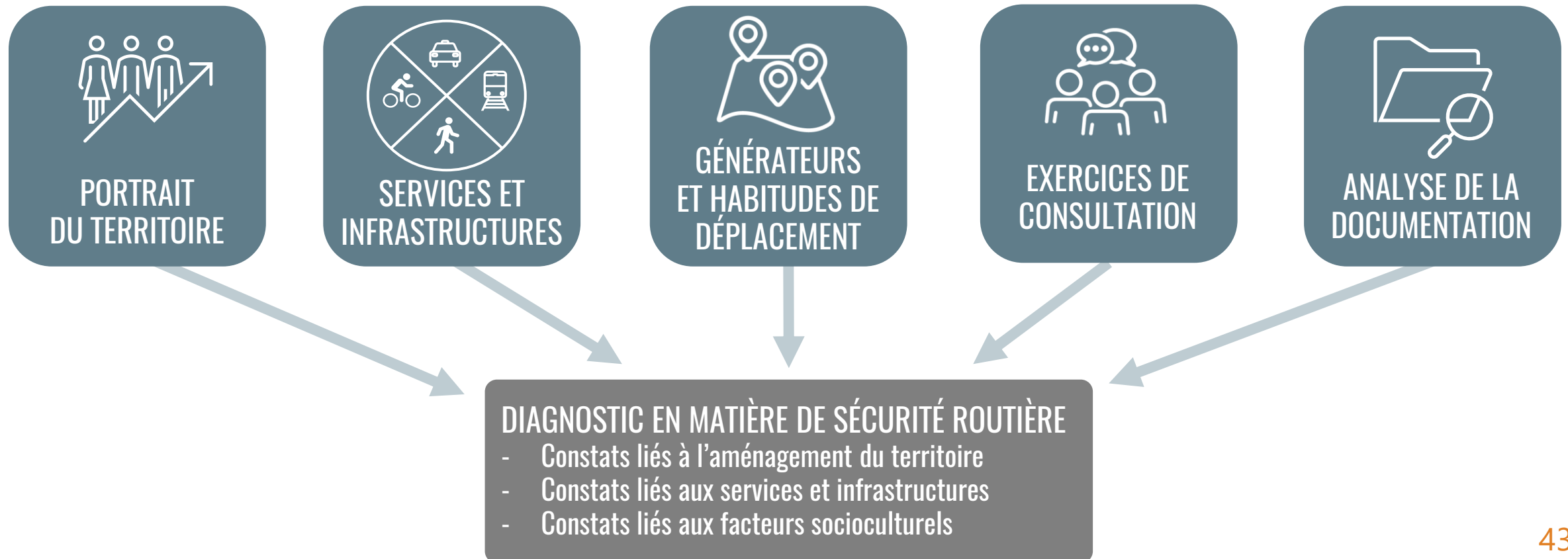


DIAGNOSTIC



Diagnostic Mise en contexte

Le diagnostic en matière de sécurité routière vise à mettre en relation les phénomènes, données et éléments analysés dans les sections précédentes. Il met en lumière différents **constats** que la Municipalité de Boischatel devrait prendre en considération afin de **favoriser la sécurité routière** sur son territoire.





Constats

Aménagement du territoire

- La proximité avec la ville de Québec, ainsi que la présence limitée d'emplois et de services de proximité dans la municipalité, génèrent d'importants volumes de déplacements de longue distance vers Québec et induisent des habitudes d'automobilité importantes.
- Au nord, le développement de faible densité autour du golf, associé aux tracés sinueux et parfois discontinus des rues collectrices, induit de longues distances à parcourir entre les résidences et les destinations de la municipalité.
- Au sud, la présence du boulevard Sainte-Anne, du chemin de fer et de la falaise constituent des barrières limitant l'accès aux destinations de Boischatel et rallongeant les parcours pour s'y rendre, particulièrement en transport actif.
- La topographie, les zones à risque de glissement de terrain et le cadre bâti existant limitent la construction d'accès routiers supplémentaires dans la municipalité.
- L'organisation scolaire en trois établissements distincts et la présence de nombreux chantiers de construction sur le territoire de la municipalité augmentent le volume de circulation interne.
- Le riche caractère patrimonial de l'avenue Royale attire une circulation de transit de plaisance, tout en restreignant l'espace disponible à la bonification des infrastructures de mobilité.





Constats

Services et infrastructures

- D'un point de vue d'ingénierie, le réseau routier local est jugé comme performant et aucun problème majeur de vitesse n'est présent sur le territoire. Cela dit, les préoccupations citoyennes et l'aménagement de certaines infrastructures témoignent de problématiques de sécurité routière, notamment :
 - La congestion automobile dans l'axe de la côte de l'Église et de la rue Bédard aux heures de pointe.
 - Le tracé et la configuration de certaines voies, qui entraînent leur utilisation à des fins de transit, indépendamment de leur classification fonctionnelle.
 - La présence de nombreux endroits propices aux collisions et conflits entre les usagers de la route, particulièrement aux intersections.
 - La perception de vitesse pratiquée importante dans certaines rues, en fonction de leur géométrie et de leur aménagement.
 - La prépondérance des contributions citoyennes liées à l'absence ou au non-respect des infrastructures de mobilité active, ainsi qu'à la vitesse pratiquée des véhicules.
- Sur certaines rues, les radars pédagogiques ont enregistré des vitesses de circulation plus basses que dans les relevés de vitesse de l'étude de circulation de 2023, ce qui témoigne de leur utilité certaine, mais limitée en dehors d'un certain rayon, particulièrement en sens inverse.
- La configuration et les grands rayons de courbure de certaines intersections nuisent à la sécurité des déplacements actifs.
- Bien que l'étroitesse de certaines rues réduise les possibilités d'aménagement d'infrastructures de mobilité active conformes aux bonnes pratiques en la matière, la conception des bandes multifonctionnelles diminuent le confort et l'attractivité des modes de transport actif.
- L'organisation territoriale, la congestion et le manque d'arrimage entre certaines correspondances réduisent l'attractivité de la desserte en transport collectif.



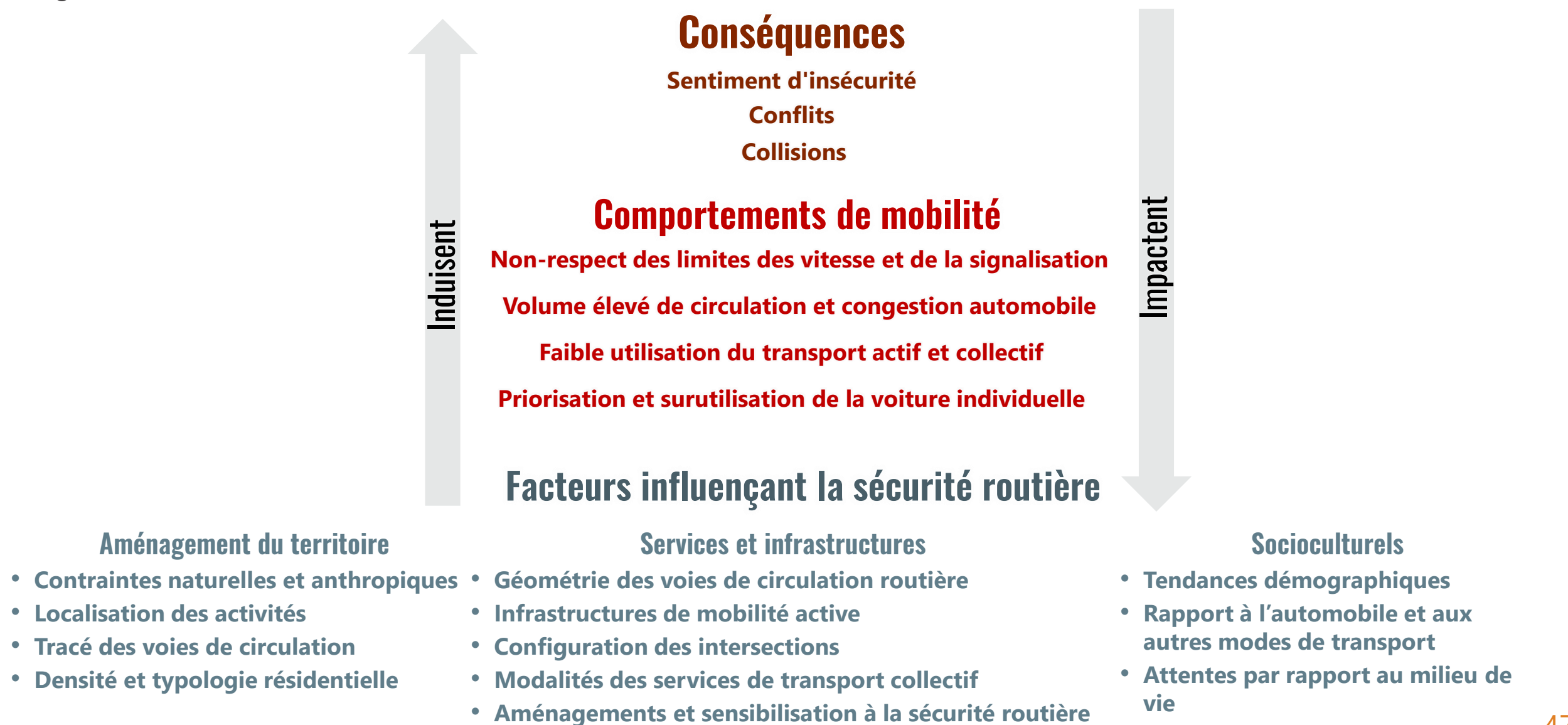
Constats

Facteurs socioculturels

- Les résidents qui s'établissent à Boischatel recherchent un milieu de vie agréable à proximité de la ville de Québec.
- Malgré la hausse de l'achalandage du service de transport collectif local, l'automobile reste le moyen de transport privilégié par la majorité de la population.
- L'accroissement continu de la population entraîne une forte croissance des déplacements sur le territoire.
- Le taux de possession véhiculaire des ménages est élevé, ce qui influe directement sur la propension des résidents à utiliser un véhicule pour se déplacer.



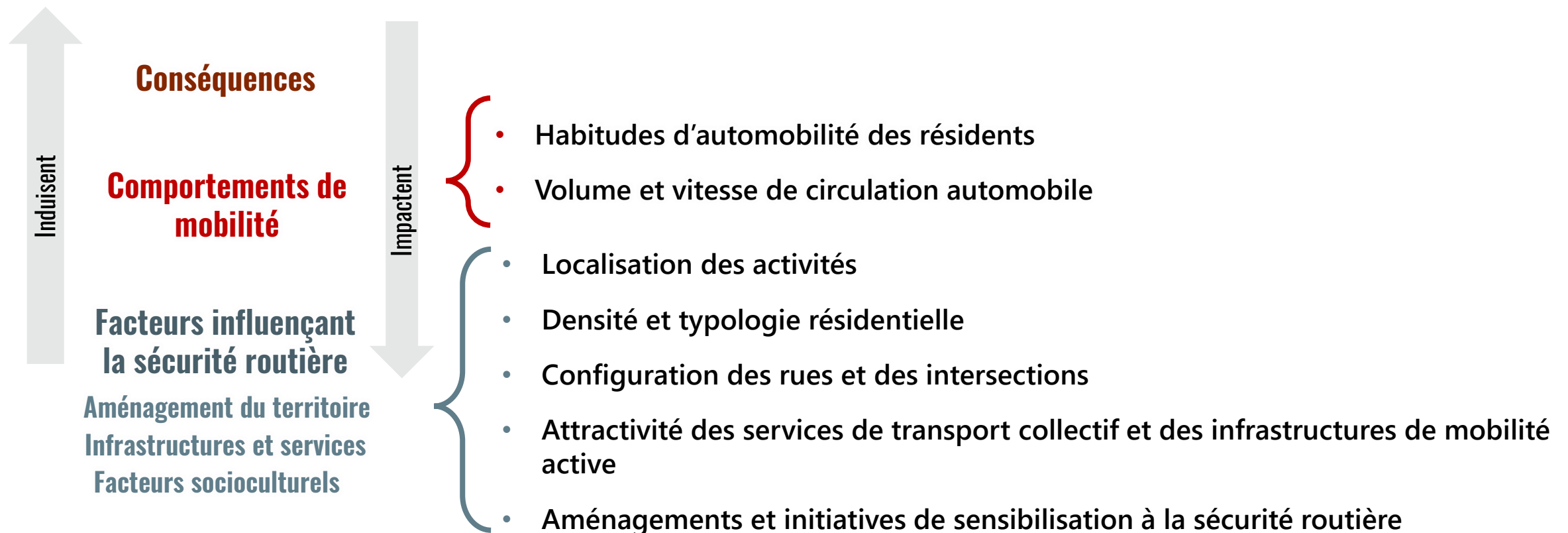
Les constats présentés décrivent les mécanismes qui lient les **facteurs influençant la sécurité routière** dans la municipalité de Boischatel, aux comportements de mobilité ainsi qu'aux conséquences qui sont identifiées par la population, soit le **sentiment d'insécurité, les conflits entre les usagers de la route et les collisions**. Ces mécanismes sont résumés dans la figure ci-dessous:



Conclusion

À la lumière des **constats présentés**, il apparaît particulièrement important, à l'échelle de la municipalité de Boischatel, d'agir en priorité sur **les facteurs influençant les comportements de mobilité qu'adoptent les usagers de route, afin d'augmenter le sentiment de sécurité tout en diminuant les conflits et les collisions.**

Dans le cadre de l'élaboration de sa Stratégie concertée de sécurité routière, la Municipalité pourrait donc utiliser les leviers suivants étant à sa disposition:



Annexe I – Propositions détaillées de la phase II de la consultation citoyenne

L'ensemble des propositions effectuées lors de la deuxième phase de consultation citoyenne ont été analysées et catégorisées. Le nombre apparaissant entre parenthèses réfère au nombre de propositions et d'appuis en lien avec celles-ci.

Infrastructures et signalisation cyclables et piétonnes (164)

- Ajout d'un trottoir sur les rues : Notre-Dame (18), Royale (cœur urbain), Bédard (entre Racine et avenue Royale), des Rochers, Saphirs. Bourbeau et Dugal;
- Ajout d'un feu piéton/cycliste à l'intersection de certaines intersections achalandées : Dugal et côte de l'Église (19), Côte de l'Église et Royale (8), Notre-Dame et des Dunes;
- Ajout d'aménagements piétons (trottoir ou escalier) et cyclables dans ou à proximité de la Côte-de-l'Église (15);
- Ajout d'aménagements (traverse, feux piétons, dos d'âne ou autres) pour sécuriser la traverse à pied de l'av. Royale vers des destinations (10) (ex.: bureau de poste, maison des jeunes) ou de la rue Vézina (7);
- Bonification des aménagements de l'intersection Garneau et Royale (9);
- Ajout d'une piste polyvalente sur Montmorency (8) et prolongement de celle sur des Émeraudes;
- Ajouter des sentiers pédestres vers les parcs en dehors des voies routières (7);
- Déneigement des pistes multifonctionnelles et le trottoir de la rue des Rochers l'hiver;
- Élargir les pistes cyclables.

Services de transport collectif (12)

- Ajouter une desserte de transport collectif dans le secteur du Havre.

Infrastructures et signalisation routière (83)

- Ajouter un lien routier pour désengorger le nord de Boischatel (30);
- Ajout d'un feu de circulation ou autres aux intersections de l'av. Royale et Montmorency (20), Bédard (18) et Notre-Dame (7);
- Sens unique Notre-Dame, Bourbeau et Montmorency avec infrastructures piétonnes supplémentaires (16);
- Augmenter la visibilité et l'éclairage de certaines intersections : Bédard et Royale (8), Vézina et Royale (5), Saphir et Silex;
- Interdiction de stationnement sur certaines rues (étroites, achalandées) et à proximité des courbes (8);
- Revoir la configuration de l'intersection Notre-Dame et des Dunes (faire un angle droit) (6);
- Ajout d'arrêt à certaines intersections.

Mesures d'apaisement de la circulation (71)

- Ajout d'aménagement visant à réduire la vitesse pratiquée sur l'av. Royale, les collectrices et certaines rues résidentielles, notamment des Prismes, de la Fabrique et Vézina (17);
- Radars photo et surveillance policière.

Autres (80, dont plusieurs se classent dans les catégories proposées)

- Réduire les vitesses autorisées sur l'ensemble du réseau routier, incluant l'av. Royale (22);
- Contrôler la hauteur ou la proximité des haies de cèdres qui obstruent la visibilité (8).

VECTEUR5

MOBILITÉ
DES PERSONNES

418 934-7849
info@vecteur5.ca

