Comité des citoyens
et citoyennes
du quartier Saint-Sauveur

CONSEIL DE QUARTIER
DE SAINT-SAUVEUR

Plan de mobilité *durable* du quartier Saint-Sauveur

Compte-rendu de la consultation publique
Centre Édouard Lavergne
12 novembre 2014

Assistance : environ 60 personnes ont participé à la consultation.

Ordre du jour :

• Ouverture de l'assemblée et introduction par Olivier Meyer, membre du Conseil d'administration du Conseil de quartier de Saint-Sauveur et membre du Groupe de travail sur la mobilité durable de quartier

• Bref présentation de la démarche PMDQ par Éric Martin, animateur aux CCCQSS et membre du Groupe de travail sur la mobilité durable de quartier

• Commentaires du public :

1) **Résidente de la rue Christophe-Colomb ouest :**

- Cette dernièrese déplace à pied et à vélo.
- À 4.2 au sujet des feux piétons, elle suggère d'utiliser le même type de feux que celui du coin 1e Avenue et 41e rue dans Limoilou pour permettre aux piétons de ne pas trop attendre avant de pouvoir traverser. Le passage est automatique, c'est plus confortable.
- Au sujet de la question du respect de la réglementation de la distance de 5 mètres au coin des rues, elle suggère de faire pression pour que le règlement s'applique, une campagne de sensibilisation pour le respect du règlement et à la limite des contraventions citoyennes.

2) **Résident de la rue de la Marine :**

- Il partage à 100% la vision développée dans le PMDQ
- Il trouve important de connecter le quartier avec les quartiers avoisinants.
- À 3.4 Réduire les frontières entre les quartiers. Il constate que 80% des gens du quartier travaillent à l'extérieur du quartier. Il trouve donc important que les gens aient des bons contacts avec tous les quartiers autour.
- Il faut que le plan suggère d'améliorer la connexion avec l'ouest surtout la traverse St-Sacrement et Charest ouest. C'est un « no man's land » pour les piétons et c'est dangereux pour les cyclistes.
- Il désire que le lien cyclable se rende plus loin du côté ouest que le parc Lionel-Bertrand.
- Il est important que le transport à vélo soit favorisé sur les grands artères du quartier, en plus de St-Vallier qui est déjà prévu. On parle ici de Marie-de-l'Incarnation et Charest.

3) **Résident de la rue De Mazenod :**

- Il est nouveau dans le quartier.
- À 4.2 Feux piétons. La synchronisation des feux piétons avec les feux verts devraient fonctionner de la même façon qu'à Montréal. Ceci responsabilise davantage les usagers de la route : piétons, cyclistes et automobilistes.
- La suggestion du plan de mettre des feux clignotants aux traverses piétonnes à bandes jaunes entraîne une pollution visuelle. Il suggère une traversée surélevé à ces endroits pour donner un signal aux automobilistes.
- À 8.1 parcours du 80. Le fait d'améliorer le décalage des autobus avec le 1 pourra amener des inconvénients aux autres correspondances qui sont multiples plus loin sur le parcours du 80.
- Le plan est super, c'est une très bonne initiative

4) **Représentant de l'organisme Accès Transports viables**

- L'organisme Accès Transports viables a préparé des plans de déplacement pour les trois écoles primaires du quartier. Ces documents ont été rendus disponibles aux gens du PMDQ pour documenter le portrait du quartier.

- La démarche du PMDQ est innovatrice pour la Ville de Québec et inspirante pour les autres quartier.
- Il serait important d'être un peu plus précis sur les interventions à faire dans les solutions, notamment pour les mesures d'apaisement de la circulation sur les axes à privilégier.
- Il serait facile d'améliorer la gestion des feux piétons en se basant sur ce qui se fait à Montréal. L'inconvénient de demander une prolongation des temps de traverse est que cela entraîne un délais supplémentaire pour l'ensemble des usagers. À Montréal, on peut traverser sur le feux vert, ce qui rallonge le temps de traverse piétonne.
- La déserte du transport en commun doit être améliorée dans les secteurs vers Lebourneuf et Pierre-Bertrand.
- Étant donné que le lien mécanique pour la Haute-Ville n'est pas pour demain, il serait important de prévoir une solution à court terme pour monter la falaise par autobus.

5) Résident dans la paroisse Notre-Dame-de-Pitié :

- Au point 4.1 Corridor Verdun Des Braves, il faudrait travailler avec Parc Canada pour que le chemin du Parc des Braves soit déneigé l'hiver et avec la Ville pour le déneigement de l'escalier.
- Au point 4.2 Passage prioritaire piéton avec des bandes jaunes, ce n'est pas du tout respecter par les automobilistes. Il faudrait prévoir des interventions citoyennes et policières pour faire respecter ces passages.
- Il est surpris de ne rien voir dans les solutions au sujet des encombrements des trottoirs par les poteaux, les marches, etc. C'est important de sensibiliser les autorités sur ce point.
- Au point 7.4 Aménagement des entrées de quartier, il manque le Nord-ouest Boulevard Hamel Pont Scott ainsi que St-Vallier et St-Sacrement.

6) Résident de la rue Hermine :

- Au point 8 Aménagement écologique et verdissement. Monsieur Parish imagine la rue Hermine avec un arbre par coin de rue. Cela serait plus convivial et apaiserait la circulation.
- Les rues du quartier devraient être refaites comme la rue St-Joseph qui a été refaite après l'enlèvement du Mail St-Roch. Des trottoirs bas et l'écoulement de l'eau dans le centre de la rue. Cela facilite l'accessibilité. Planter un arbre à tous les 6 cases de stationnement.

7) Résidente au coin de Chateauguay et de Montmagny :

- Au point 7.1 Circulation de transit. Il faudrait des solutions pour régler ce problème. Les automobilistes de transit ne voient pas les panneaux d'arrêts obligatoires dans le quartier. Ils passent tout droit, sans s'arrêter.
- Il faudrait que la Ville ait une réglementation pour faire enlever les barrières ou tréteaux qui bloquent les trottoirs et les rues comme à côté de l'ancienne église St-Joseph.

8) Résidente de la rue Chevrière :

- Au point 5 réseau cyclable, il faut ajouter des supports à vélos dans le quartier.
- Quand il y a des changements de direction dans les sens uniques comme sur St-Joseph devant la bibliothèque, il est important que la ville fasse de l'information auprès de la population.

- Il faut améliorer la circulation est-ouest pour les vélos en hiver. Une des façons serait de mettre des insignes de vélo sur les poteaux en plus de la chaussée (qui ne se voit pas en hiver).
- Le CCCQSS et le conseil de quartier devraient mettre sur leur site internet des informations pour les cyclistes.
- Il serait important d'avoir une meilleure déserte d'autobus vers le Parc industriel St-Malo.
- Super bonne job, merci.

9) Résidente de la rue Saint-Benoît :

- Le travail réalisé dans le PMDQ est une belle job.
- Il faudrait prévoir davantage de plantation d'arbres et de végétation, afin de verdir St-Sauveur.
- Au point 4.2 Déneigement des trottoirs, il faudrait que la Ville déneige prioritairement et efficacement le trottoir qui n'est pas encombré par des poteaux. C'est un vrai bordel de circuler en poussette en hiver.
- À 5.2, aménager des goulottes sur les escaliers est une excellente idée.
- Au point 7.2 La règle des 5 mètres au coin des rues. Il faudrait mettre 3 mètres pour notre quartier car c'est plus réaliste et mettre un marquage au sol pour aider le respect de ce règlement.
- Au point 7.4 Aménager les entrées de quartier est une excellente idée.
- Mettre la limite de vitesse sur les rues résidentielles à 30 kilomètres à l'heure est aussi une excellente idée, on va pouvoir promener les enfants dans le quartier. Il faut ralentir la circulation automobile dans le quartier.
- Il faut planter davantage d'arbres.
- Merci d'avoir fait ce plan là !

10) Résidente de la rue St-François ouest :

- Nous sommes le plus grand quartier de Québec, le plus densément peuplé et nous vivons beaucoup de perte de services de proximité : Clinique sans rendez-vous, Caisse populaire côté est, Centre Durocher côté est. Et bientôt ce sera la fin du courrier aux portes. Il va falloir parcourir de plus en plus le quartier.
- Les supports à vélos devraient mis plus tôt en saison au printemps et devraient être retirés plus tard à l'automne. Il devrait y avoir des supports à vélos sur St-Vallier.
- Au sujet de la coordination des circuits d'autobus 1 et 80, il faut se plaindre au RTC sur la fréquence.
- Il y a certains abribus du circuit 1 qui n'affichent plus les horaires.
- Il faut faire quelque chose au niveau du problème du transit sur Ste-Catherine et Bédard utilisé par les automobilistes qui passent de Beauport à Ste-Foy et/ou vice-versa matin et soir.
- Les pistes cyclables devraient être ouvertes et entretenues jusqu'au 1ier décembre.
- Félicitations pour ce document-là c'est merveilleux.

11) Résidente de la rue Ste-Agnès :

- Elle trouve cela spécial que le PMDQ ne parle pas du transport avec Communauto. On pourrait indiquer là où on retrouve les autos du groupe dans le quartier.

12) Résident de Limoilou :

- Il va à l'Université Laval à vélo en passant par le quartier Saint-Sauveur et la rue St-Sacrement.
- Dans le plan cyclable de la Ville de Québec il est prévu une piste cyclable dans l'axe Charest par la rue Frank Carrel. Il y a eu des réfections de rues dans ce secteur et on n'a pas tenu compte du plan cyclable de la ville. Faire pression pour régler cette question.
- Il est important que la rue Marie-de-l'Incarnation soit accessible pour les cyclistes. Il ne faut pas avoir des passages cyclistes nord-sud ou est-ouest avec beaucoup d'arrêts. Il faut que ça roule.
- Saint-Vallier : une piste cyclable ce serait effectivement génial
- Il nous informe que le répertoire des racks à vélo est disponible sur openstreetmap-opencylemap

13) Résident de la rue Arago :

- Il demeure sur Arago.
- Comme il y a beaucoup d'étudiants dans le quartier, le parcours d'autobus 18 est très intéressant.
- Il faut trouver des solutions à la problématique de la traverse St-Sacrement Charest pour les piétons et les cyclistes.
- Il faut trouver des solutions à l'encombrement des trottoirs.
- Au point 4.1 Corridor piétonnier, il faut différencier les corridors piétonniers et les passages piétonniers. Trouver des façons pour que les gens utilisent ces passages, qu'ils aient une plus-value.
- Il est intéressant de prévoir une remontée mécanique pour piétons et cyclistes.

14) Résident au coin Arago et Victoria :

- Il pourrait y avoir des bacs à fleur saisonniers à chaque coin de rue avec un support à vélos.

15) Résident de la rue Arago :

- Il faudrait des rues exclusives pour les piétons et les cyclistes. Enlever une rue sur deux est ouest et aménager de la verdure.

16) Résidente de la rue Durocher :

- Elle manifeste son appui au plan.
- C'est une bonne idée l'aménagement prévu devant le parc Durocher et le fait d'enlever la clôture à cet endroit.

Prise de note faite par M. Nicol Tremblay, le 12 novembre 2014

• Commentaires reçu par courrier électronique :

1. Je propose: objectif 2025 plutôt que 2030. Trop loin. Marquer l'urgence. C'est réaliste.

1. Il manque, je trouve, des énoncés sur le confort (beaucoup d'arbres couvrent des routes où circule des vélos et quelques véhicules respectueux de l'ambiance de partage de la route).

1. Je modifierais le troisième paragraphe du Chapitre 1, Vision de quartier ainsi: ..... et les automobilistes qui traversent le quartier dans des véhicules silencieux utilisent.....

3.4 Réduire l'effet de frontière créé par les artères à vocation de transit automobile : C'est selon moi une très bonne stratégie pour permettre aux travailleurs qui sortent et qui rentrent du quartier de le faire sans avoir à utiliser l'automobile.

4. La plupart des chemins proposés pour le réseaux piétonnier sont avantageusement situés en milieux construits et assez densément peuplés. Je ne saisis pas la pertinence du lien piétonnier en plein désert industriel, entre le parc Dollard-des-Ormeaux et le petit parc de la rue des Ardennes. J'abandonnerais ce lien et je crois que le parc industriel devrait être l'objet d'une réflexion à part. Aussi, le choix de la rue Verdun: la rue Anna me semblerait plus appropriée: convivialité, abri du vent, etc...

4.1 Ajout d'un point 9--> Coin Saint-Sacrement/Charest: besoin de présence d'un feu piétonnier, c'est impossible de traverser à pied ou à vélo. Intersections à prioriser: Montmagny/Arago, Montmagny/Franklin. Un corridor de déplacement est-ouest au sud de Charest plus centré Christophe-Colomb. Ajouter un lien vers le parc.

4.1 Savez-vous qu'à l'ouest, le quartier Saint-Sauveur est quasiment infranchissable pour les piétons? Très dangereux pour les cyclistes? Il y a une frontière, c'est l'Avenue Saint-Sacrement. Il n'y a pas signaux de traverse pour piétons au coin de Charest et Saint-Sacrement. Il n'y a pas de trottoir sur le côté Ouest de l'Avenue, entre le boulevard Hamel et le boulevard Charest. Il n'y a pas de trottoir du côté Est de l'Avenue, quand on tourne à droite au bout de Saint-Vallier. C'est un no-man's land pour les piétons. Comment peuvent-ils rejoindre le début du parc linéaire de la Rivière-Saint-Charles qui se trouve de l'autre côté du Boulevard Hamel? En volant? Comment rouler à vélo sur l'Avenue Saint-Sacrement alors que la chaussée est étroite et que les autos roulent à 70-80 km/h?

Le quartier industriel Saint-Sacrement, les rues Frank-Carrel, Cyrille-Duquet, les quartiers Duberger, les Saules... Ces endroits sont à peu près inaccessibles à pied. Et y aller en vélo oblige les cyclistes à rouler avec les voitures, à leur rythme et avec tous les dangers que cela comporte.

Comment rejoindre à pied ou à vélo le quartier Saint-Sacrement au niveau de l'église, ou Sainte-Foy, si on demeure à l'ouest de l'Avenue Lesage / Pont-Scott? La carte du Plan suggère qu'il faut revenir vers l'Est pour remonter en haute-ville par l'escalier de Verdun, ou par l'escalier de la rue Joffre (qui est à un endroit horrible). C'est un assez grand détour.

Les cartes des interventions spécifiques aux réseaux piétonniers et cyclables montrent une voie qui parcourt Saint-Vallier vers l'Ouest et qui s'arrête abruptement avant Saint-Sacrement. Je recommande de la continuer jusqu'au cimetière Saint-Charles sur Hamel, là où débute le parc linéaire de la Rivière Saint-Charles.

Les mêmes cartes montrent aussi une voie qui longe le chemin de fer à partir de Raoul-Jobin et qui va jusqu'au petit parc de la rue des Ardennes. Bonne idée. Mais il faut continuer cette voie

vers l'Ouest, la faire déboucher sur Saint-Sacrement et installer sur cette avenue des trottoirs des deux côtés ainsi qu'une bande cyclable permettant de relier ultimement Frank-Carrel et Cyrille-Duquet, de même que le parc linéaire de la Rivière Saint-Charles de l'autre côté du boulevard Hamel.

Enfin, dans la carte du Plan, Saint-Vallier est dotée d'un grand passage piétonnier et d'une voie cyclable. Bravo! Mais pourquoi l'Avenue Marie-de-l'Incarnation, Langelier et Charest sont-ils ignorés? Si on fait passer les vélos par les petites rues résidentielles, si on écarte les cyclistes des artères principales, quelle sorte de développement commercial envisage-t-on pour ces dernières? Dans des villes comme Montréal, New York, Berlin, on a compris depuis longtemps que les gens vont consommer à vélo. On sait aussi que pour aller travailler à vélo, ils doivent pouvoir emprunter les artères principales pour se rendre à leur lieu de travail rapidement et efficacement. Pour cette raison des bandes cyclables y sont aménagées, avec des supports un peu partout. C'est ce qu'il faut à toutes les artères principales de Saint-Sauveur.

En résumé, je recommande que le Plan de mobilité durable de quartier Saint-Sauveur prévoit la connexion piétonnière et cyclable au delà de l'Avenue Saint-Sacrement et vers les Saules et Duberger, de même qu'un aménagement cyclable pour les artères principales (Charest, Marie-de-l'Incarnation, Langelier) comme il le prévoit déjà pour Saint-Vallier

4.1 Comme compromis, je propose un seul côté pour un trottoir plus large.

4.2 Programme Pédibus--> On parle désormais de trottibus, projet mené par La Société Canadienne du Cancer

4.2 Avec l'hiver québécois, est-ce qu'on peut réellement parvenir à un marquage durable? Je proposerais plutôt « Intégrer un marquage et en assurer son maintien ». Pour le temps des lumières, j'ajouterais la notion de temps d'attente raisonnable. Pour rendre prioritaire le déneigement des trottoirs et axes cyclables, je préciserais : pour les artères automobiles non névralgiques.

4.3 Le confort : Je crois que ce point irait mieux vers la fin ou au tout début, car plusieurs mesures dans les autres points vise aussi l'élément de confort. Ou encore l'intégrer clairement dans la vision.

4.3 Améliorer l'entretient des rues- Dans l'ouest du quartier surtout, la présence d'herbe à poux en quantité dangereuse pour la qualité de l'air. La présence partout de déchets provenant de la restauration rapide et de la distribution de circulaires. Les rues sont pleines de ces déchets, souvent irrécupérables.

4.4 Ce point est un peu un four tout. Pour être plus pragmatique, choisir les points principaux ciblant directement le transport. Le reste semble se faufiler et il y a risque que l'exécution ne favorise que la rénovation de façades et l'ajout de poubelle (qui n'a aucun rapport avec le transport).

4.5 Si charte il y a, les signataires devraient être les entreprises du quartier qui adhère à la vision.

4.6 Prévoir un mécanisme de consultation en amont des projets. Pour le reste, si on ne propose pas comment, j'ajouterais « rechercher des façons de » devant favoriser.

5. Il y a des répétitions qui ne sont pas des interventions spécifiques au réseau cyclable (lien mécanique). J'ajouterais aussi un point sur la signalisation de double-sens vélo dans certains sens unique.

5.1 Attribution (plutôt qu'aménagement) d'axes Est-Ouest et Nord-Sud donnant une priorité claire au vélo. (N'avions-nous pas parlé de route partagé qui ne demandent pas de marquage de piste? Pour le lien mécanique : Faire en sorte que le lien mécanique soit compatible au vélo.

5.1 "Très dangereux de faire du vélo d'hiver dans le quartier donc:

-ce serait bien qu'il y ait un ou deux axes est-ouest et nord-sud qui soient entretenus pour le vélo d'hiver.

-Un seul des deux côtés de la piste sur la rivière pourrait être entretenu pour le vélo d'hiver et la marche utilitaire. Les pistes de ski de fond pourraient être de l'autre côté. L'accès à la piste de la Pente-Douce est difficile lorsqu'on veut se diriger vers le Nord ou l'Ouest. Il manque un lien entre le quartier et la Pente-Douce, qui est le seul accès vélo à la haute-ville. Un besoin émerge par les piétons et cyclistes sur Charest, au niveau du quartier industriel (aucun passage piétons)

Ajouter un lien dans le parc Victoria: depuis la nouvelle passerelle vers Saint-Roch et vers la police. Le parc n'est pas du tout aménagé pour le vélo"

5.2 Supports à vélos: important dans le secteur ouest (Notre-Dame de pitié) du quartier car il n'y en a aucun.

5.2 Supports à vélo sécuritaires, bien répartis sur tout le territoire et particulièrement près de tous les commerces. On a omis l'idée de la signalisation bonifié pour le réseau cyclable pour l'intégrer à la ville.

5.3 (ajout) Favoriser le cyclisme d'hiver.

6. Avez-vous pensé consulter le plan stratégique du RTC avant de faire les propositions pour voir celles qui sont compatibles?

6.1 On ne semble pas reconnaître aucune amélioration depuis la venue de la 802 pour la desserte au Place et Halles Fleur de Lys alors que Pierre-Bertrand est plus problématique. La 1 est-elle vraiment utile (remplacer par une métrobus fusionnant la 18 et la 1 pour un parcours plus fréquent?

6.1 Améliorer le lien vers Vanier et Pierre-Bertrand/Lebourgneuf

6.2 "Créer un parcours interne au quartier et desservant l'ensemble des secteurs vers le réseau existant" Ce service pourrait être assuré par un petit réseau de "taxis collectifs" (un peu comme les colectivos de La Havane) utilisant des mini-vans pouvant transporter au moins 5 passagers et circulant en boucle sur des parcours fixes. Création d'une coopérative de taxis collectifs ou mieux implication d'un organisme existant comme Taxi-Coop (sont-ils vraiment une coopérative?) Les déplacements en taxi comme nous les connaissons n'entrent pas dans la catégorie "transport collectif" loin de là. Pourquoi ne pas leur offrir en quelque sorte leur titre de "noblesse"... Avantages entre autres: les véhicules existent déjà et sont sous utilisés, les chauffeurs existent aussi et peinent à joindre les deux bouts... on leur offre un nouveau créneau. On peut penser que la mise en place d'un tel réseau pourrait se faire rapidement et sans beaucoup de frais contrairement à une solution RTC (...pensez juste à l'Écolobus...) Je me permets de demander au comité de prendre position pour le SRB à la place du tramway. Le tramway, c'est très "glamour" (comme celui de Bordeau que j'ai trouvé superbe et tout et tout...¨) et très cher. Le SRB (comme à Mexico, par exemple) est tout aussi efficace, pour je

dirais la moitié du prix ($$$ étant le seul argument que comprennent les gens et leurs dirigeants) Il y a d'autres arguments qui militent en faveur du SRB que je n'aborderai pas ici.

6.5. C'est un rayon de 500m (en général 400m), par conséquent, il faut calculer la distance deux fois sinon les gens font 250m ou 200m.

6.5 Excellent point pour la circulation de transit!

7. Ici, j'ajouterais un article proposant à la ville un nouveau règlement municipal à appliquer avec rigueur, soit: l'interdiction de vendre et d'installer tout appareil ou mécanisme prévu pour modifier le “système de réduction du bruit” d'un véhicule routier (auto, moto, camion, etc), et interdiction de circulation dans la ville de Québec à tout véhicule ainsi modifié. Facile à appliquer. Tout “silencieux” modifié est facilement identifiable “à l'oreille” par un flic. Pas besoin de mise en scène de sonomètres ni de calcul de décibels.

7. Il appert que la Ville de Québec ne dispose pas des outils nécessaires pour mesurer scientifiquement l'importante pollution sonore et atmosphérique causée par le trafic et par conséquent ne peut efficacement lutter contre la pollution sonore. Il faut donc demander à la Ville de se doter en urgence de ces équipements. Il importe aussi d'avoir des informations exactes et scientifiques sur la circulation dans le quartier, pour savoir quelle est la proportion de circulation de transit (qui pourrait être évitée par l'utilisation du transport en commun). Il faudrait aussi mesurer la pollution (tant particules et CO2 que sonore) causée par le boulevard Charest qui traverse le quartier de part en part.

7.1. "Plusieurs travailleurs et élèves de l'EMOICQ se stationnent dans Notre-Dame-de Pitié, ce qui augmente la circulation et la présence de véhicules dans ce quartier. Pour inciter les élèves à ne pas s'y stationner, il devrait y avoir du transport en commun qui se rend dans Saint-Malo et interdire le stationnement pour des périodes de + de 2h dans les rues du quartier. Je suis consciente que cette mesure aura un impact cependant sur les résidents qui ont une voiture. Alterner le stationnement. Alterner les mesures d'apaisement d'une rue à l'autre. Créer des boucles. Trottoir continu pour créer les limites des zones 30 (secteurs résidentiels)."

7.2. "Dans l'arrondissement de Verdun, toutes les intersections sont peintes en jaune. Interdiction de stationner à moins de 5 mètres d'une intersection --> plus dans les pistes et bandes cyclables à venir"

7.3 Je le mettrais au premier objectif, car c’est beaucoup de chose se joue là. Je prioriserais aussi l’arrêt à toutes les intersections plutôt que le 30 km/h. Une petite explication sur le manque de visibilité flagrant aux intersections comme particularité du quartier serait utile.

7.3. "Pas sûr - Règle de priorité de droite ? Si des pistes cyclables sont aménagées, les voitures doivent être clairement informées qu'elles ne peuvent pas s'y stationner (même temporairement)"

7.4. Trottoir continu.

8. C'est merveilleux que la verdure soit augmentée dans le quartier ; il n'y en aura jamais trop. Mais il faudrait aussi l'entretenir. J'ai remarqué (je ne peux préciser exactement où dans la ville) que des arbres ou autres plantes cachent parfois la vue aux panneaux de noms de rues, aux "arrêts-stops" et même à la visibilité au coin de certaines rues (à moins de 5 mètres). Ceci augmente la menace aux piétons par les automobilistes qui sont distraits par la recherche ou l'invisibilité de la signalisation ou de la circulation. Je suggère qu'on demande à la ville de tailler les plantes régulièrement.

8. Changer le titre pour mettre en avant plan les enjeux de santé publique (Adaptation aux changements climatique et réduction de risques pour la santé publique). Je prioriserai les routes partagées.

8.1. "Utiliser les terrains vagues de façon temporaire à permanente. Parcs à chien? Jardins temporaires?"

8.1 Les îlots de chaleur dans le quartier sont un réel problème soulevé dans le rapport. Des mesures d'urgence devraient être prises à cet égard. D'abord, exiger lors d'un remplacement de couverture, l'utilisation de matériel reflétant le soleil comme cela se fait ailleurs dans des zones urbaines souffrant de la même problématique. Le remplacement de grandes surfaces asphaltées par du gravier serait aussi une mesure envisageable.

9.4. Mesure proposé : ajouter des caméras au feu rouge.

Suggestions générales :

Voir si une initiative similaire se fait dans les quartiers périphériques (je suis certaine que vous l'avez déjà fait mais je l'écris au cas où…) Si tel est le cas, il serait bien que le plan de ces quartiers et celui de Saint-Sauveur concordent, ce qui donnerait une crédibilité supplémentaire à chacun des plans lorsque soumis à la ville.

Enlever ce qui n'a aucun lien avec le transport. On risque de perdre le pragmatisme démontré de l'ensemble de la démarche; Mettre en premier les éléments les plus structurants Des 6 axes devraient découler les objectifs pour une numérotation plus cohérente et plus claire (l'objectif 4 n'est pas le 4.