

Bonjour,

Tout d'abord, merci de nous permettre de s'exprimer sur de tels enjeux.

On sait tous comment la dépendance à l'auto a fortement contribué à briser le tissu urbain. L'exemple du tramway du boulevard Churchill qui a été abandonné au profit des autos circulant sur le pont Jacques-Cartier est à ce sujet éloquent.

Régulièrement, dans les médias l'importance des aménagements pour apaiser la circulation et encourager la mobilité durable est soulignée.

Plusieurs aménagements ont été créés sur le boulevard Churchill, et c'est génial! Ceux-ci prennent toutefois fin de manière assez abrupte : le boulevard Taschereau d'un côté constitue une barrière terrifiante à qui n'est pas protégé par une carapace d'acier. À l'autre bout, l'avenue Victoria est tout aussi inhospitalière pour les piétons et les cyclistes.

Si les commerçants du boulevard Churchill désirent capter une plus grande clientèle, le bassin de population vivant sur l'avenue Victoria est certainement une grande source d'usager potentiel. Je crois que de petits changements apportés aux aménagements de l'avenue Victoria, peu coûteux, pourraient mener à de grands résultats.

On doit encourager par toutes les manières possibles l'utilisation du transport actif.

Voici une liste d'éléments qui me viennent en tête :

Savez-vous que, de la rue James-E.-Davis à la rue Saint-Louis, du côté Greenfield Park, il n'y a AUCUN banc public? Étant donné la présence de maisons de retraite sur l'avenue Victoria, avouez que c'est décourageant pour une personne à mobilité réduite de se rendre sur Churchill. **Installer quelques bancs ne me semble pas une dépense énorme.**

La réduction de la vitesse automobile. Pour se rendre sur Churchill, il faut quand même une bonne dose de courage pour marcher 5 minutes à moins d'un mètre de bolide roulant souvent au-dessus des limites de vitesse. **Changer quelques panneaux de signalisation ne me semble pas une dépense énorme.**

Autre entrave à la marche et au transport actif: l'absence de passages piétons en nombre suffisant. La distance entre les feux de circulation sur l'avenue Victoria est grande (500 mètres selon Google map). À titre indicatif, un citoyen qui descend de l'autobus no.6 au coin de Kerr devra marcher près de 10 minutes s'il veut travailler à l'intersection pour se rendre chez lui. Sans oublier que cette distance entre les feux encourage les automobilistes à rouler plus vite. **Peindre quelques lignes ne me semble pas une dépense énorme.**

Je conçois que l'on veut procéder de la bonne manière et y aller avec moult analyses avant de procéder, mais je crois qu'on pourrait envisager des actions d'urbanisme tactique encadrées. L'installation de bollards le long de l'avenue Victoria pour créer une piste cyclable temporaire, le temps que les experts décident de son emplacement idéal serait pertinent. Il s'agit d'une façon de tester un aménagement, en plus de créer un certain esprit

de communauté si celle-ci est impliquée. **Installer quelques bollards ne me semble pas une dépense énorme.**

Autre entrave à la marche et au transport actif: le mode de fonctionnement des feux à l'intersection Churchill/Victoria. L'intégration du feu piéton avec priorité piétonne pour remplacer le bouton d'appel de feux piéton est urgente. Il faut souvent attendre une rotation complète avant d'avoir le droit passé. À vélo, il faut descendre de son vélo pour atteindre le bouton. Par ailleurs, j'ai souvent vu des personnes à mobilité réduite ne pas avoir le temps de traverser la rue. **Une modification du phasage des feux ne me semble pas une dépense énorme (phase piétonne prioritaire intégrée automatiquement).**

Merci encore d'avoir lu mon texte. En espérant être demeuré pertinent.

Yan Vallée