



COMITÉ
DES CITOYENS ET CITOYENNES
DU QUARTIER SAINT-SAUVEUR



CONSEIL
DE QUARTIER
DE SAINT-SAUVEUR



FONDS D'ACTION
QUÉBÉCOIS POUR LE
DÉVELOPPEMENT DURABLE

En partenariat avec

Fondsvert Québec

Réseau structurant de transport en commun de la Ville de Québec Séance de consultation



Recommandations du Groupe de travail sur la mobilité durable du quartier Saint-Sauveur

04 avril 2018

Table des matières

1. Présentation.....	3
2. Recommandations générales.....	3
3. Recommandations spécifiques au réseau piétonnier.....	5
4. Recommandations spécifiques au réseau cyclable.....	5
5. Recommandations spécifiques au réseau de transport collectif.....	6
6. Recommandations spécifiques au réseau routier.....	6
7. Recommandations spécifiques à la lutte contre les îlots de chaleur et les aménagements écologiques.....	7

Membres du Groupe de travail sur la mobilité durable de quartier

Comité des citoyens et citoyennes du quartier Saint-Sauveur

- Marie-Louise Germain
- Éric Martin
- Nicol Tremblay

Conseil de quartier de Saint-Sauveur

- Marc-André Beauchemin
- Sylvain Simoneau

Centre intégré universitaire de santé et de services sociaux (CIUSSS) de la Capitale-Nationale

- Carole Couture, organisatrice communautaire, membre consultatif

Rédaction

- Éric Martin

Relecture

- Pauline Bissardon

Remerciements

- Pierre-Luc Lachance, Conseiller municipal du district Saint-Roch / Saint-Sauveur
- Alexandre Drouin, étudiant à École supérieure d'aménagement du territoire et de développement régional de l'Université Laval, Stagiaire au CCCQSS

Informations

Comité des citoyens et citoyennes du quartier Saint-Sauveur

301, rue Carillon, Québec QC G1K5B3

info@cccqss.org 418-429-6158

1.Présentation

En 2011, la Ville de Québec invitait la population, dans le cadre du Plan de mobilité durable de la Ville de Québec, à collaborer à la réalisation de projets collectifs en matière d'aménagement et de mobilité durable. Dans ce contexte, le Comité des citoyens et citoyennes du quartier Saint-Sauveur et le Conseil de quartier de Saint-Sauveur ont élaboré de 2011 à 2016 le premier plan de mobilité durable de quartier (PMDQ) sur le territoire de la Ville de Québec.

Le document peut être consulté à cette adresse :

http://cccqss.org/wp-content/uploads/2015/06/2016-04-13_PlanMobilitéDurabledeQuartier.pdf

Depuis 2017, la mise en œuvre du PMDQ est appuyé financièrement par le Fonds d'action québécois pour le développement durable, dans le cadre du programme Action-Climat Québec. Action-Climat Québec a pour objectif d'engager les citoyens, entreprises, institutions et municipalités du Québec dans l'action et à encourager des changements de comportements et de pratiques en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES) et d'adaptation aux changements climatiques. Ce programme découle de la priorité 8 du Plan d'action 2013-2020 sur les changements climatiques qui vise à mobiliser le Québec en soutenant les initiatives de la société civile et des communautés. Il est financé par le Fonds vert.

Un des volets importants entrepris dans le cadre de ce programme consiste à acheminer les recommandations en amont des projets d'aménagement de la Ville de Québec. C'est dans ce cadre que le Groupe de travail sur la mobilité durable de quartier souhaite déposer ses recommandations à la Ville pour son projet de réseau structurant de transport en commun.

2.Recommandations générales

Le Groupe de travail accueille favorablement les propositions suivantes :

- Aménager un réseau structurant de transport en commun dans la Ville de Québec et de **desservir l'axe Charest par une ligne de Trambus** qui relierait le pôle d'Estimauville au pôle Saint-Foy Ouest (PMDQ-RC60)
- Aménager **3 stations d'arrêts** entre la rue Marie-de-l'Incarnation et le boulevard Langelier
- Mettre en place des **liens mécaniques** pour garantir l'accès à la Haute-Ville et notamment au cégep Garneau et au secteur de l'hôpital Saint-Sacrement
- **Soustraire deux voies de circulation** automobile sur le boulevard Charest entre l'avenue Saint-Sacrement et la rue Marie-de-l'Incarnation ainsi qu'entre le boulevard Langelier et le boulevard Jean-Lesage
- Aménager des **stationnements incitatifs** aux entrées de la ville pour encourager les automobilistes à utiliser le transport collectif (PMDQ-RC61)

Le Groupe de travail émet des réserves importantes sur les propositions suivantes :

- **Élargir le boulevard Charest** entre la rue Marie-de-l'Incarnation et le boulevard Langelier pour pouvoir accueillir 4 voies de circulation automobiles et 2 voies de Trambus

Le boulevard Charest crée la plus grosse fracture du quartier. Le volume de circulation de transit forme une barrière physique et psychologique qui crée un immense corridor de pollution atmosphérique et sonore pour les riverains. En 2001, plus de 28 000 voitures empruntaient le boulevard Charest Ouest quotidiennement (ce qui représente 14,7 tonnes métriques de CO₂ émises chaque jour sur les 2,5 km du boulevard Charest qui traversent le quartier Saint-Sauveur)¹.

Pour les piétons, il s'agit d'un véritable parcours du combattant que de traverser cette artère, surtout au niveau des intersections de la rue Marie-de-l'Incarnation, de l'avenue Saint-Sacrement, de la rue Saint-Vallier et du boulevard Langelier. Ces intersections comptent cinq à six voies de circulation, ce qui nécessite beaucoup de patience, de concentration et d'énergie. D'autant plus que les temps de traverse pour les piétons sont réduits au minimum afin d'optimiser le débit des véhicules.

Pourtant, la traverse du boulevard Charest est nécessaire et obligatoire pour de nombreux résidents et usagers. Par exemple, de nombreux élèves du primaire doivent traverser cette énorme artère tous les jours puisqu'il n'existe plus d'école au sud de Charest. Tout comme de nombreux élèves du quartier doivent franchir ce boulevard pour se rendre à l'école secondaire Joseph-François-Perrault.

Le projet de la Ville de Québec aurait pour impact de :

- **Fracturer davantage le quartier Saint-Sauveur** en augmentant la largeur de la chaussée à traverser
- **Accroître le bruit** en diminuant l'espace tampon entre les voies automobiles et les bâtiments
- **Accroître l'effet d'autoroute** en élargissant la chaussée pour accueillir deux voies de Trambus
- **Créer un effet d'entonnoir** de circulation de transit automobile à l'approche du boulevard Langelier puisque le boulevard Charest sera réduit à 2 voies de circulation automobiles dans le quartier Saint-Roch
- **Réduire la largeur des trottoirs** du boulevard Charest ce qui induirait une diminution du sentiment de sécurité des piétons
- **Réduire ou éliminer la zone tampon** entre les automobilistes et les piétons qui est créé actuellement par la végétation ou les espaces de stationnement
- **Enlever des aménagements et la végétation** existante sur les abords du boulevard Charest
- **Enlever des stationnements et exproprier éventuellement** des résidents

Le Groupe de travail recommande de :

- Étudier la possibilité de **retirer 1 à 2 voies de circulation automobile sur le boulevard Charest** entre la rue Marie-de-l'Incarnation et le boulevard Langelier

¹ Réaménagement du boulevard Charest Ouest entre le boulevard Langelier et la rue Marie-de-l'Incarnation, Ville de Québec, Centre de développement économique et urbain, Division design et patrimoine, 2001

- Conserver le **plus de perméabilité** possible et de conserver les aménagements existants, en termes de zone tampon, de largeur de trottoir et de végétation
- **Consulter la population sur le réaménagement du boulevard Charest** et des intersections (PMDQ-RC37)

3.Recommandations spécifiques au réseau piétonnier

Le Groupe de travail recommande de :

- Aménager un **lien mécanique supplémentaire** situé dans l'axe de la rue Victoria pour accéder au pôle Cartier/École Joseph-François-Perrault/Centre Lucien Borne (PMDQ-RC8)
- Conserver la **connectivité de l'ensemble des rues transversales** au boulevard Charest pour les piétons. Cibler prioritairement les rues Verdun, Marie-de-l'Incarnation, Montmagny, St-Germain, Victoria et Mazenod.
- Étudier l'**aménagement d'un escalier** dans l'axe de la rue Montmagny. Cet escalier permettrait de réduire la distance entre l'escalier des Franciscains et l'escalier de la Pentecôte, qui est de plus de 800 mètres. (PMDQ-RC10)
- Mettre en application le Guide pratique d'**accessibilité universelle** (édition 2010). (PMDQ-RC11)
- Étudier l'**emplacement des arrêts** du Trambus en fonction des déplacements des piétons
- **Sécuriser les intersections** et les passages pour piétons du boulevard Charest (PMDQ-RC12)
- Renforcer la **sécurité des corridors scolaires** qui traversent le boulevard Charest (PMDQ-RC14)
- Améliorer le **mobilier urbain** des aires piétonnes (PMDQ-RC15)
- Remplacer les feux piétons en mode protégé par des **feux piétons en mode partiellement protégé qui fonctionnent en continu**, sans activation manuelle (PMDQ-RC56)

4.Recommandations spécifiques au réseau cyclable

Le Groupe de travail recommande de :

- Conserver la **connectivité de l'ensemble des rues transversales** au boulevard Charest pour les cyclistes. Cibler prioritairement les rues Verdun, Montmagny, St-Germain et Victoria
- Multiplier les **supports à vélos de qualité** en tout temps et toute saison et les répartir sur l'ensemble des stations du Trambus en fonction de l'achalandage (PMDQ-RC22)

5.Recommandations spécifiques au réseau de transport collectif

Le Groupe de travail recommande de :

- **Consulter les citoyens** lorsque le RTC décide de modifier des parcours desservant le quartier ou de planifier autrement le réseau (PMDQ-RC37)
- Créer une **nouvelle catégorie d'usagers** regroupant les personnes en situation de pauvreté. (PMDQ-RC30)
- Étudier la possibilité d'**éliminer toute catégorie d'usagers** dans une perspective de gratuité du transport en commun (PMDQ-RC31)

Les citoyens et citoyennes sont conscients que la réalisation du projet de Trambus annoncé par la Ville de Québec changera la dynamique des déplacements dans leur quartier, puisque le tracé prévu traverse le quartier Saint-Sauveur d'est en ouest.

Bien que les citoyens reconnaissent que ce projet bénéficiera à la population du quartier, ils s'inquiètent aussi des effets d'embourgeoisement immobilier que risque de provoquer ce projet majeur de transport collectif. Voilà pourquoi les citoyens et citoyennes souhaitent que la Ville tienne également compte des enjeux sociaux qui sont propres au quartier dans le cadre du projet de Trambus.

Par exemple, une augmentation substantielle du coût des logements ou une conversion exagérée d'appartements en condominiums auraient des effets désastreux pour nombre de résidents du quartier. Des mesures réglementaires pourraient s'avérer nécessaires, comme par exemple celles qui encouragent la mixité fonctionnelle et l'inclusion de 30 % de logements sociaux dans tous les nouveaux aménagements résidentiels le long de l'axe Charest.

C'est pourquoi le Groupe de travail recommande à la Ville de Québec de :

- Effectuer une **étude d'impact de l'aménagement de la ligne Trambus sur le coût des logements** ainsi que sur la valeur des terrains résidentiels (PMDQ-RC35)

6.Recommandations spécifiques au réseau routier

Le Groupe de travail recommande de :

- S'assurer que la ligne de Trambus n'entraîne pas une **augmentation de la circulation de transit** dans les rues résidentielles adjacentes (PMDQ-RC38)
- Aménager des **mesures d'apaisement de la circulation** visant à diminuer la vitesse de circulation et à réduire la circulation de transit (PMDQ-RC17)
- Marquer clairement la **transition entre les artères et les rues locales** du boulevard Charest avec un effet de porte d'entrée (PMDQ-RC40)
- Aménager une **porte d'entrée de quartier** sur le boulevard Charest au niveau de la rue de Verdun afin de signaler l'entrée dans un quartier résidentiel et de donner une signature distinctive au quartier (PMDQ-RC41)

7.Recommandations spécifiques à la lutte contre les îlots de chaleur et les aménagements écologiques

Le Groupe de travail recommande de :

- **Planter des arbres** et aménager des espaces verts le long du boulevard Charest (PMDQ-RC18)
- Déterminer le **potentiel de verdissement** avant l'aménagement des lignes de Trambus et créer de nouveaux aménagements paysagers.(PMDQ-RC47)