

Dans le cadre des séances d'audiences publiques du BAPE

Mémoire du Conseil de Quartier de Saint-Jean-Baptiste pour le projet de construction d'un tramway à Québec

Présenté par :

Mélissa Coulombe-Lebuc, administratrice

Maggy Desgagnés, secrétaire

Louis Dumoulin, président

représentant le Conseil de quartier de Saint-Jean-Baptiste

30 juillet 2020



Table des matières

La localisation et la démographie	1
Les habitudes de déplacement.....	1
Les habitants du quartier.....	1
Les déplacements vers le quartier	1
Les rénovations urbaines	1
Les aménagements du tramway.....	2
Tracé et stations du Réseau de transport structurant dans le quartier Saint-Jean-Baptiste	4
Scénario de trémie à la rue Turnbull	4
Le tracé.....	4
Le nombre de stations.....	5
Impacts des travaux et communication.....	5
En conclusion	6



Mémoire du Conseil de Quartier de Saint-Jean-Baptiste pour le projet de construction d'un tramway à Québec

Le Conseil de quartier de Saint-Jean-Baptiste (ci-après « CQSJB ») est un organisme à but non lucratif accrédité par le conseil municipal de la Ville de Québec. Il a été créé en 1993, ce qui en fait le plus ancien conseil de quartier de la Ville de Québec avec le Conseil de quartier du Vieux-Limoilou. Tout comme les autres conseils de quartier, le mandat du CQSJB est de permettre à la population d'exprimer son opinion et ses idées sur des projets qui touchent son environnement et sa qualité de vie.

La localisation et la démographie

Le quartier SJB couvre un territoire de 0,67 km², dont les limites sont approximativement en 2020: le cap de Québec au nord, l'avenue De Salaberry à l'ouest et l'avenue Honoré-Mercier à l'est ainsi que la Grande Allée au sud. Son territoire, surtout pour le faubourg Saint-Jean, est principalement caractérisé par les pentes (sud-nord et ouest-est) du coteau Sainte-Geneviève.

Le quartier Saint-Jean-Baptiste compte 9 245 habitants soit le plus quartier le plus dense de Québec avec ses 13 799 habitants par km². Plus deux tiers des ménages sont constitué d'une personne.

Les habitudes de déplacement

Les habitants du quartier

En ce qui concerne les déplacements, les déplacements domicile-travail effectués par les résidents du quartier, qui en date de 2016 constitue à plus de 73 % des modes durables (marche, vélo et transport en commun). Précisions que ces déplacements dans le quartier se font à 47,7 % à pied (au 1er rang des quartiers à Québec), à 4,9 % en vélo (5e rang) et à 20,7 % en transport en commun (10^e rang). Saint-Jean Baptiste est d'ailleurs au dernier rang des quartiers pour les déplacements en auto-solo sur un total de 35 quartiers avec seulement 24 % de part modale.

Les déplacements vers le quartier

Selon l'enquête OD 2017, SJB et le Vieux-Québec sont des très grands générateurs de déplacement, plus de 17 000 voitures se rendre dans le secteur quotidiennement en pointe pour travailler et plus de la moitié sont des automobilistes. Une personne sur trois opte pour le transport en commun. Comme les habitants de notre quartier se déplacent majoritairement en transport actif, les stations devront être adaptées aux besoins des travailleurs et des touristes.

Les rénovations urbaines

Au courant des années 1970, le quartier a été la cible de grandes rénovations urbaines avec la création d'une cité parlementaire et l'élargissement des voies de circulation. Celles-ci ont eu pour effet de sectionner le quartier Saint-Jean-Baptiste, jusque là bénéficiant d'un tissu urbain continu, d'ouest en est, de l'avenue de Salaberry jusqu'aux murs du Vieux-Québec et du nord au sud, d'un cap jusqu'aux Plaines d'Abraham. Il en est résulté un quartier divisé en trois parties, qui ont évolué différemment: la place d'Youville, notre quartier des spectacles, avec ses édifices administratifs,



ses hôtels et ses salles de spectacles; le faubourg Saint-Jean, miraculeusement épargné par les démolitions massives, qui a conservé son caractère très marqué d'un quartier du XIXe siècle, aux portes du Vieux-Québec; enfin le faubourg Saint-Louis qui s'est transformé en Colline parlementaire, avec une densification en hauteur et ses multiples grands événements, tout en maintenant quelques poches de résistance patrimoniale et de verdure.

Au début des années 90, une démarche gouvernementale a débuté pour réaménager les autoroutes urbaines qui ont défiguré la Haute-Ville de Québec et, par conséquent, le quartier Saint-Jean-Baptiste. Elles sont devenues les boulevards urbains Honoré-Mercier et René-Lévesque d'aujourd'hui. Même si ces travaux ont contribué à diminuer les impacts négatifs vécus dans le quartier, ils n'ont pas pour autant résolu tous les problèmes causés par les travaux des années 70. Ils visaient surtout à valoriser la Colline parlementaire (espace récupéré en diminuant le nombre de voies automobiles et leur largeur) au détriment de l'interface faubourg: sur le côté sud (Colline), plates-bandes bien vertes, multiples rangées d'arbres en pleine forme, larges trottoirs sur deux niveaux (dont la promenade des premiers ministres); tandis que sur le côté nord (faubourg), d'Honoré-Mercier à la rue Scott, un seul trottoir, pas de dégagement substantiel entre le trottoir et les bâtiments, une seule rangée d'arbres qui ne réussissent pas à survivre .

Les aménagements du tramway

Dans le quartier Saint-Jean -Baptiste et sur le territoire du CQSJB, il y a trois voies importantes touchées par le passage en souterrain du nouveau tracé du RSTC, la côte d'Abraham, les boulevards urbains Honoré-Mercier et René-Lévesque. La côte d'Abraham et le boulevard Honoré-Mercier constituent la porte d'entrée à la haute-ville de Québec, haut lieu patrimonial, mais surtout elles sont, avec le boulevard René-Lévesque, les voies d'accès au secteur Colline parlementaire (dont fait aussi partie le faubourg Saint-Jean).

Lors de la présentation faite le 17 juin dernier, le BPRSTC a mentionné que la côte d'Abraham passerait de 4 à 3 voies et la question pour les boulevards Honoré-Mercier et René-Lévesque, n'a pas été abordé. La situation est plus complexe sur Honoré-Mercier pour réduire le nombre de voies. Le retrait de 2 voies sur René-Lévesque semble une évidence comme elles sont dédiées principalement au transport collectif pour les réaffecter à d'autres usages. Le BPRSTC a tout de même pris le temps de nous confirmer qu'il ne s'implique pas au niveau des aménagements de surface. Or le piéton qui utilisera le RSTC est le même qui marchera pour se rendre aux stations. Si ce n'est pas BPRSTC, ni le RTC, ni le consortium qui sera choisi qui prendra en charge la réalisation de ces aménagements et les recommandations formulées par le CQSJB?

Les travaux de réaménagements des autoroutes urbaines en boulevards urbains dans les années 90 ont considérablement amélioré la situation en ralentissant la vitesse de la circulation automobile, en facilitant les passages piétons et en créant des façades, encore trop rares, s'ouvrant sur les boulevards. Toutefois, même si les aménagements ont amélioré la situation, depuis plus de 25 ans, les liens entre les 3 parties de l'ancien territoire du quartier Saint-Jean-Baptiste n'ont pas été complétés et maillage reste à retisser.

Aussi, à noter que le quartier Saint-Jean-Baptiste l'un des plus faibles indices de canopée de toute la ville soit 10% contre 32% pour l'ensemble de la ville en excluant les forêts urbaines.

Il faut que ces espaces urbains excédentaires contribuent à créer des rues conviviales, actives, attrayantes, agréables et stimulantes pour tous les utilisateurs, résidents, travailleurs et visiteurs.



1. Concernant la **côte d'Abraham**, comme il n'y a qu'un seul trottoir, avec l'espace récupérable, on pourrait prévoir une voie cyclable bidirectionnelle et élargir la zone piétonne tout en y plantant une zone de végétaux.
2. Le **boulevard Honoré-Mercier** est une porte d'accès majestueuse à la haute-ville et à la Colline parlementaire. Son réaménagement au tournant des années 2000 a permis de revaloriser l'artère, d'y planter des arbres, d'ajouter du mobilier urbain, d'insérer de l'art public et d'améliorer la liaison avec le Vieux-Québec.

La conception de l'édicule de la station Faubourg Saint-Jean devrait tenir compte de l'échelle des bâtiments avoisinants principalement en ce qui a trait à la hauteur et aux usages mixtes. Secondement, l'espace extérieur et intérieur doit permettre d'accueillir une arrivée massive de clients (fin de spectacle, manifestation sur la Colline parlementaire, exposition au centre des congrès), en respect avec le rôle identitaire des lieux (proximité du Vieux-Québec et du faubourg Saint-Jean ainsi que de la cité parlementaire). Avant d'améliorer le couvert végétal, l'inclusion de mesures écologiques en lien avec les îlots de chaleur viendrait combler un manque de verdure. À plusieurs reprises, le CQSJB s'est opposé à un passage souterrain à l'intersection de la rue Saint-Jean. Le but de faire circuler les gens en surface à la fois pour des raisons de sécurité et d'animation urbaine. De plus, investir pour ce réseau souterrain diminuera d'autant les fonds disponibles pour les aménagements de surface, au détriment de résidents, travailleurs et visiteurs.

3. Pour le **boulevard René-Lévesque**, dans le cadre du RSTC, les 2 voies de circulation pourraient être affectées à compléter l'aménagement à demi-convivial entrepris il y a plus ou moins 25 ans. Il est temps d'en aménager la partie nord, correspondant au faubourg Saint-Jean et ainsi corriger le déséquilibre visuel des 2 côtés du boulevard entre le boulevard Honoré-Mercier et la rue de l'Amérique française (qui était la rue Scott, continue nord-sud avant les années 70). Secondement, les aménagements devraient permettre de diminuer les inconforts liés aux bourrasques de vent au bas des bâtiments de grande hauteur. Comme mentionné précédemment, il faut compléter l'œuvre inachevée: construire le dernier lot en bordure du boulevard et repenser les abords de l'hôtel Delta

Concernant la station "Colline parlementaire", qui se trouvera au pied du complexe G, son design devra être en continuité avec l'environnement bâti existant: un important centre administratif des années 70 comprenant un basilaire et une tour placé presque au point le plus haut de la ville de Québec. Il devra donc y avoir une facture différente de la station Faubourg Saint-Jean tout en maintenant la base d'un langage architectural commun.

Or la cicatrisation du tissu urbain n'est toujours pas complétée, tout particulièrement sur le boulevard urbain René-Lévesque. Le réaménagement devrait éliminer les barrières urbaines, améliorer le partage des espaces publics de circulation (par la révision des espaces dévolus à chaque part modale; piéton, vélo, auto, transport en commun), améliorer le confort urbain (qualité de l'air, création de zones de fraîcheur, ombre, vents, végétalisation des surfaces (sol, murs et toits)).



Tracé et stations du Réseau de transport structurant dans le quartier Saint-Jean-Baptiste

De prime abord, le CQSJB salue le projet de Réseau de transport structurant, notamment celui présenté dans sa version initiale (avec les liens mécaniques entre la Haute-Ville et la Basse-Ville et le trambus). Qui plus est, le CQSJB ne partage pas les inquiétudes à l'effet que le tramway passe dans une insertion souterraine dans le quartier.

Néanmoins, le CQSJB souhaite partager quelques préoccupations et interrogations concernant le scénario à l'étude pour une trémie à la hauteur de la rue Turnbull (alors que le scénario initial mise sur une trémie à la hauteur de la rue des Érables), le tracé ainsi que le nombre de stations dans le quartier.

Scénario de trémie à la rue Turnbull

Nous avons été plus que surpris d'apprendre l'existence de ce scénario le vendredi 19 juin, lorsque l'état d'avancement du projet d'insertion a été rendu public par le bureau de projet. En effet, il n'en avait été aucunement mention lors de la présentation privée faite aux administrateurs du CQSJB deux jours auparavant. Nous nous questionnons à savoir pourquoi un tel scénario n'a pas été évoqué avec le CQSJB.

Au-delà de l'absence de mention de ce scénario lors de la présentation au CQSJB, le CQSJB se questionne à savoir si l'impact qu'une sortie du tramway à la hauteur de la rue Turnbull sur la mobilité a été étudié ou s'il sera étudié.

En effet, contrairement au quartier voisin de Montcalm, Saint-Jean-Baptiste ne dispose que de très peu d'axes de circulation nord-sud. Notre compréhension du projet est que la sortie du tramway (où qu'elle soit) empêchera de facto la circulation à cette intersection dans l'axe nord-Sud. Nous sommes d'avis qu'il faut se pencher sur l'impact que ça pourrait avoir sur la mobilité dans le quartier. Le fait que nous ne disposions que de 4 axes de circulation nord-sud (avec Claire-Fontaine, Salaberry et Honoré-Mercier) doit aussi être pris en considération.

Ainsi, au-delà de la simple volonté d'avoir un tunnel plus court (et donc, probablement, diminuer les coûts afférents), le CQSJB se questionne sur le bien-fondé de déplacer la trémie vers l'est.

Le tracé

Si le CQSJB adhère aux changements présentés au tracé de façon à optimiser la vitesse du tramway et éviter une usure prématurée des infrastructures, le CQSJB se questionne sur deux aspects :

- L'absence de desserte dans le secteur Vieux-Québec;
- L'impact d'une sortie du tramway à la hauteur de la rue Turnbull sur le degré d'inclinaison de la pente.

Tout d'abord, bien que cette préoccupation aille au-delà du territoire dédié au CQSJB, nous nous questionnons néanmoins quant à l'absence de desserte pour le secteur Vieux-Québec. En effet, le tracé présenté en juin a évolué de telle sorte que la station d'Youville est en fait maintenant sous le boulevard Honoré-Mercier et sa sortie se trouvera du côté ouest, donc dans le quartier



Saint-Jean-Baptiste. Si nous saluons la reconnaissance de l'axe commercial formé par la rue Saint-Jean, nous croyons néanmoins que le secteur du Vieux-Québec devrait à tout le moins pouvoir compter sur un lien fort qui reliera le secteur de la place d'Youville à la station du même nom, et ce, toujours dans une perspective de favoriser la mobilité, notamment pour les clientèles touristiques.

En second lieu, le CQSJB souhaite partager des interrogations qui découlent, encore une fois, du scénario d'une trémie à la hauteur de la rue Turnbull, ces interrogations portant sur le degré d'inclinaison de la pente qui devra être créée dans un tel scénario. En effet, il a été maintes fois mentionné que la pente du tramway ne pouvait excéder un certain degré d'inclinaison. Considérant la pente du boulevard Honoré-Mercier et du fait que cette pente se maintiendra pour possiblement faire en sorte que le tramway sorte de terre plus tôt que prévu (à Turnbull au lieu de la rue des Érables), le CQSJB souhaite avoir l'assurance que le degré d'inclinaison maximal de la pente sera respecté et que ce ne sera pas fait au détriment d'une insertion souterraine moins profonde (donc avec possiblement un plus grand impact sur les immeubles avoisinants).

Le nombre de stations

Finalement, le CQSJB ne peut passer sous silence le fait que le projet a été amputé d'une station dans le quartier, par la fusion des stations Centre des congrès et Grand Théâtre. Avec uniquement deux stations, le CQSJB est d'avis que le quartier perd en accessibilité au réseau de transport.

Impacts des travaux et communication

Comme mentionné précédemment, le maillage à la périphérie du quartier n'est pas très perméable. Dès que des travaux bloquent une voie d'entrée du quartier, les options deviennent limitées. Les nombreux sens uniques viennent aussi complexifier les déplacements en temps de chantier tant en voiture qu'en transport actif. Dernièrement, nous pouvons prendre l'exemple de la fermeture du chemin Sainte-Foy ou bien l'an dernier, la fermeture de la côte Sainte-Geneviève. Les détours proposés changent constamment et la confusion s'installe sur le bon chemin pour se rendre à destination.

Est-ce que les trajets d'autobus qui desservent le secteur seront maintenus? Les détours nous forcent à nous rendre aux extrémités de notre quartier, en plus de devoir gravir une forte pente pour nous rendre sur René-Lévesque.

Nous éprouvons actuellement une pénurie de stationnements dans le quartier comme plusieurs chantiers sont cours et les interdictions de stationnement sont nombreuses. Comment pensez-vous gérer le stationnement des travailleurs du tramway? Il y aura un afflux important vers le centre-ville pour la construction de la portion en tunnel.

Ce qui nous amène à nous questionner sur les méthodes qui comptent être prises pour suivre l'avancement des travaux en direct ainsi que les entraves à la circulation. Est-ce qu'il y aura un bureau de consultation comme c'est le cas pour les travaux de l'avenue Cartier? Est-ce qu'une application pourrait voir le jour et regrouper l'ensemble de l'information du projet et des mesures de mitigation?



Secondement, est-ce que des exercices de participation citoyenne sont prévus pour l'insertion des édicules dans les quartiers? Quel sera le niveau d'implication des résidents dans le projet? Bien que les consultations publiques soient pertinentes pour la compréhension du projet, le citoyen ne se retrouve pas au cœur de la démarche, lui qui sera le principal utilisateur du réseau.

En conclusion

Le quartier sera bien desservi par le tramway. Toutefois, l'enlèvement de la station Grand Théâtre nous prive d'une meilleure desserte pour les résidents. Néanmoins, nous sommes conscients que les stations seront aussi utilisées par les travailleurs et les touristes. Nous nous questionnons fortement sur la sortie du tunnel à Turnbull et ce point nécessite des éclaircissements. Le CQSJB aurait bénéficié des liens mécanisés qui avaient été proposés entre la haute-ville et la basse-ville comme la majorité des résidents se déplacent en transport actif. Le projet initial était un réseau de transport structurant et plus le projet avance, plus les connexions avec les autres modes de transport diminuent. Le projet est réduit à un tramway, une colonne vertébrale sans ses membres.

Néanmoins, le CQSJB souhaite que les nouvelles infrastructures soient cohérentes avec le tissu urbain en place et viennent bonifier les aménagements paysagers en augmentant le nombre d'arbres actuel. Idéalement, il faudrait profiter de ces travaux pour repenser la place du piéton dans le quartier et du coup, tenter d'amoinrir les impacts négatifs de l'immense îlot de chaleur couvrant le centre-ville de Québec par des mesures de déminéralisation et de verdissement.