

Corridor Vélo Cité sur la 3e Avenue : préoccupations du conseil de quartier relativement au Scénario #2

Avis déposé par le conseil de quartier du Vieux-Limoilou

À propos du conseil de quartier du Vieux-Limoilou

Interlocuteur privilégié de la Ville de Québec, le conseil de quartier du Vieux-Limoilou a pour mission de permettre aux citoyens d'exprimer leurs opinions et leurs besoins concernant leur quartier, notamment en ce qui a trait à l'aménagement du territoire, l'aménagement des propriétés municipales, la vie communautaire et la sécurité publique.

Le conseil de quartier du Vieux-Limoilou est notamment appelé à :

- **Émettre des recommandations sur les projets de modification aux règlements d'urbanisme dans le quartier** ou sur tout projet touchant le quartier qui leur est soumis par la Ville de Québec;
- Tenir des séances de **consultation publique**;
- **Transmettre leur avis au Conseil de Ville ou au Conseil d'Arrondissement** sur toute matière concernant le quartier;
- **Bonifier l'offre de service et contribuer à la planification ou la mise en œuvre d'un projet municipal** touchant le quartier.

Le conseil d'administration du conseil de quartier est composé d'un maximum de onze personnes, dont la conseillère municipale du district Vieux-Limoilou, sans droit de vote. Le conseil de quartier du Vieux-Limoilou représente environ 18 000 citoyens et citoyennes.

Énoncé général

Le conseil de quartier du Vieux-Limoilou émet d'importantes réserves relativement au Scénario #2 mis de l'avant par l'équipe du Corridor Vélo Cité (CVC). L'ajout d'un sens unique sur la 3e Avenue aura des impacts sur les artères résidentielles attenantes et l'intensité de la circulation automobile. Ces impacts seraient cumulés à ceux engendrés par l'ajout d'un sens unique sur la 1ère Avenue, advenant la réalisation du projet de tramway de Québec. Une hausse du transit automobile sur la 4e Avenue, sur la 2e Avenue et sur les rues attenantes à ces deux artères serait à prévoir, avec un impact concret sur leur vocation résidentielle et la sécurité des déplacements actifs. **Le conseil de quartier rejette donc le Scénario #2, et propose soit une version du Scénario #1 adaptée aux préoccupations émises par la SDC 3e Avenue, soit l'ajout d'un Scénario #3 passant par la 4e Avenue.**

Sommaire du document

Dans cet avis, **le conseil de quartier du Vieux-Limoilou mettra de l'avant ses préoccupations relatives à la sécurité routière dans le Vieux-Limoilou** et la nécessité, advenant que le Scénario #2 du CVC soit considérée comme d'intérêt, de pousser plus loin les analyses, voire d'ouvrir plus largement une démarche de consultation à l'échelle de l'ensemble des déplacements dans le quartier - **que ce soit considérant uniquement le sens unique sur la 3e ou dans la mesure où ce scénario implique également la transformation en sens-uniques des deux axes automobiles principaux du quartier, la 1ère et la 3e Avenue.**

Dans un premier temps, le conseil de quartier fera la démonstration que les Limoulois et Limouloises sont préoccupés par les enjeux de cohabitation des modes de transport. Des particularités relatives à la 4e et à la 2e Avenue seront mise de l'avant, démontrant que les personnes citoyennes sont attachées à la vocation résidentielle de ces artères, et que **le déplacement sur l'une ou l'autre de celles-ci du transit automobile pourrait exacerber des enjeux liés à la sécurité des déplacements qui sont déjà observées actuellement et au cœur des revendications du conseil de quartier depuis 2020.**

Par la suite, un rappel quant à la réalité projetée de l'implantation du tramway de Québec sur la 1ère Avenue sera effectué, manifestant qu'il est, actuellement, dans les cartons de l'administration municipale de mettre en place un sens unique sur cette artère nord-sud d'importance. Un lien sera fait avec le plan du CVC, démontrant qu'ainsi **dans un horizon d'environ cinq ans, ce serait deux axes majeurs desquels l'automobile sera potentiellement détournée** - actions qui ne peuvent pas se faire sans impact sur la dynamique des deux artères résidentielles nord-sud du quartier, soit la 2e et la 4e Avenue.

Ensuite, le conseil de quartier expliquera que **le Scénario #2 ne peut être mis en application uniquement dans la foulée de la consultation spécifique au Corridor Vélo Cité et que, s'il est retenu, une analyse plus large des déplacements dans le quartier doit être effectuée** afin de prendre en compte l'impact spécifique du sens unique sur la 3e ainsi que l'impact successif de la mise en place de ces deux sens-uniques. Pour le conseil de quartier, **la mise en œuvre de cette option qui, cumulée ou non au scénario projeté pour la 1ère Avenue, aura un lourd impact sur la dynamique des déplacements dans le quartier Vieux-Limoilou.**

Le conseil de quartier rejettera le Scénario #2. Il recommandera ainsi soit (1) la mise en place du Scénario #1, mais uniquement si des solutions concrètes et acceptables pour les commerces soient envisagées quant aux préoccupations émises par la SDC 3e Avenue, soit (2) l'évaluation d'un Scénario #3 impliquant la portion sud de la 4e Avenue, où l'apport favorable du CVC pour la portion nord pourrait également être répercuté pour sa portion sud - quitte à l'étendre jusqu'à la rivière Saint-Charles, et joindre la 3e Avenue à partir de la rue des Sables.

Enfin, le conseil de quartier indique qu'il a fait des représentations en lien avec le CVC dans le Vieux-Limoilou, et que cette infrastructure est souhaitée et souhaitable. **Il importe toutefois d'éviter de créer des impacts négatifs sur la capacité de déplacements actifs ou sur la vocation résidentielle des artères dans son déploiement dans le quartier.**

La cohabitation des modes de transport, une priorité pour les personnes résidentes du quartier Vieux-Limoilou

Vélo, transport en commun, circulation piétonne, automobile : le quartier Vieux-Limoilou a à sa disposition un large éventail quant à la mobilité - cela, sans compter les ajouts qui seront effectués par le biais du RTC, du Tramway de Québec et du CVC.

Il s'agit d'un ensemble de solutions qui apporte des défis de cohabitation, entre usages et usagers. Il s'agit là d'un cocktail parfois explosif, pouvant engendrer conflits ou collisions, qui préoccupe largement les Limoulois et Limouloises - un constat, appuyé par les résultats d'une consultation citoyenne menée en 2018-2019, qui met bien de l'avance **l'importance et l'urgence quant à la mise en place d'approches et d'action au profit de la sécurité routière et, par extension, de la cohabitation positive des modes de transports.**

Ce constat est appuyé, en bonne partie, sur les résultats d'une consultation citoyenne menée en décembre 2018 et janvier 2019 conjointement par les administrateurs et administratrices du conseil de quartier du Vieux-Limoilou et Votepour.ca, auprès de 915 personnes répondantes.

Pour réaliser cette enquête les équipes ont :

- ◆ distribué 8 000 encarts en porte-à-porte;
- ◆ rejoint 5 000 résidences et 25 commerces;
- ◆ rencontré directement 200 personnes;
- ◆ diffusé de l'information sur 5 groupes Facebook;
- ◆ réalisé 7 entrevues médiatiques - papier, Web ou radio;
- ◆ rendu disponible un questionnaire papier à deux adresses du quartier;
- ◆ sollicité une multitude de relayeurs additionnels.

Pour consulter la démarche détaillée et ses résultats : <https://votepour.ca/rapport/vieux-limoilou/>

Sécurité piétonne et réduction de la vitesse automobile jugés prioritaires

Parmi les éléments soulevés par les citoyens, la question des modes de transports et la sécurité des déplacements a été également largement citée. L'enjeu de la mobilité a été identifié comme prioritaire par 41% des répondants, avec plus de 360 recommandations émises. Il apparaît clair que la **sécurité piétonnière**, la **réduction de la vitesse** et la **sécurisation des déplacements à vélo** sont des enjeux récurrents.

Plusieurs modes de transports coexistent dans le quartier, mais cette coexistence ne se fait pas sans difficulté et, ces difficultés peuvent constituer un frein important au développement et à l'intensification des déplacements actifs dans le quartier.

Selon la consultation citoyenne de 2019, c'est la **sécurité piétonne** qui est d'abord ciblée tant dans les déplacements sur les artères commerciales ou résidentielles que dans les ruelles.

«Mes premières préoccupations concernent surtout la circulation piétonnière. Nous adorons nous promener dans Limoilou, mais il reste beaucoup à faire pour assurer le confort et la sécurité», soulignera un répondant.

La question de la sécurité des déplacements a, d'ailleurs, été mentionnée à de multiples reprises. Deux éléments ont été ciblés majoritairement :

- **Réduction de la vitesse automobile;**
- **Sécurité des déplacements actifs** (vélo, piétons).

Lors de la consultation citoyenne, des questions liées aux transports actifs ont été ciblées à 211 reprises, 76 commentaires sont liés aux transports en commun, et 189 à l'auto.

«Même s'il y a eu de belles initiatives récemment, on doit généraliser les interventions qui vont améliorer la convivialité de l'aménagement de l'espace et la sécurité des déplacements en mode actif», notera-t-on, chez un répondant, pendant qu'un autre évoquera souhaiter «pouvoir circuler à vélo, en famille, plus sécuritairement, pouvoir me rendre à vélo avec les enfants, sans soucis, entre la maison, l'école et le CPE». «L'enjeu principal à mon avis est la sécurité routière - il faut trouver un moyen de réduire la vitesse des voitures qui circulent dans le quartier et donner encore plus de place aux piétons», soulignera un autre.

Il va sans dire : **le conseil de quartier avait accueilli favorablement la mise en place du CVC dans le Vieux-Limoilou.** Sa mise en place sur la portion nord de la 4e Avenue permettait également d'agir concrètement sur des enjeux de sécurité piétonne et de sécurité des déplacements subis depuis des années par les citoyens et citoyennes, notamment en raison de la configuration des rues et à la vitesse de circulation automobile.

Enquête origine-destination 2017 : une pression véhiculaire en augmentation

En matière de déplacements, l'enquête origine-destination de 2017 révèle que, dans le secteur du Vieux-Limoilou :

- **65% des déplacements quotidiens sont effectués en automobile**, ce qui est en baisse par rapport à 2011 (68%). Il est à noter que 50% des ménages du secteur possèdent une seule automobile, et que 30% des ménages n'en possèdent pas.
- **10% des déplacements quotidiens sont effectués en transport en commun**, ce qui est stable par rapport à 2011 (11%).
- **23% des déplacements quotidiens sont effectués en transport actif** (vélo, marche) ce qui est en hausse par rapport à 2011 (18%).

Il s'agit des déplacements provenant de ou vers différents secteurs ou quartiers. À titre indicatif, dans l'enquête origine-destination, on observe également que, pour une journée moyenne de

semaine, c'est 53% des déplacements qui se font à l'intérieur du quartier ou en direction des quartiers adjacents, dans la proportion suivante :

- Vieux-Limoilou : 14%
- Haute-Ville (portion est) : 4%
- Basse-Ville (portion est) : 5%
- Basse-Ville (portion ouest) : 4%
- Lairet : 9%
- Maizerets : 5%
- Charlesbourg (portion sud) : 3%
- Vanier : 6%
- Lebourgneuf : 3%

La balance de 47% des déplacements restants se font vers d'autres secteurs de la ville ou, alternativement, vers l'extérieur de la ville.

Enfin, le volume de personnes qui, en 2017, se déplacent en véhicule dans le quartier pour des raisons de loisir ou de magasinage, provenant de tous les quartiers de la ville, atteignait les 16%, soit 6% pour des motifs de loisirs, et 10% pour du magasinage.

Pour consulter l'enquête origine-destination de 2017 :
<https://www.google.com/url?q=https://www.transports.gouv.qc.ca/fr/ministere/Planification-transports/enquetes-origine-destination/quebec/Pages/quebec.aspx&sa=D>

Le conseil de quartier comprend que les données origine-destination ont possiblement évolué depuis 2017, mais actuellement, il s'agit des données publiques auxquelles ses administrateurs et administratrices ont accès afin de se prononcer adéquatement sur l'enjeu actuel.

Ajoutons que **le cœur du Vieux-Limoilou est le croisement de plusieurs axes de transit routier avec une pression véhiculaire qui, elle, est en constante augmentation.**

De plus, il est important de rappeler que les axes automobiles nord-sud représentent également des accès vers les artères est-ouest permettant de quitter le quartier (rue de la Croix-Rouge, 18e Rue, boulevard des Capucins, chemin de la Canardière, rue de l'Espinay).

La vaste majorité de ces artères sont accessible en automobile par le biais de la 1ère et de la 3e Avenue, et on peut donc imaginer raisonnablement que des changements de configuration apportés à ces artères auront un impact non seulement pour les déplacements nord-sud à proprement parler, mais également pour l'accès aux pôles de déplacement est-ouest.

Il est facile de voir, en regard de ces accès, le rôle «stratégique» que pourrait jouer l'artère résidentielle 4e Avenue dans les trajets alternatifs qui pourraient émerger de ces changements, pris individuellement ou successivement, et le poids supplémentaire en matière de transit qui pourrait ainsi se retrouver diriger vers l'artère, en l'absence de mesure de mitigation.

Des inquiétudes liées à la sécurité des déplacements sur la 4e Avenue

Ainsi, **comparativement à ses voisines, la 4e Avenue semble dans bien des cas servir «d'autoroute» pour les véhicules se rendant de la 4e Rue jusqu'au Sud de Charlesbourg.**

Le trafic y est, somme toute, rapide et les voies sont très larges. En dehors de quelques feux de circulation, les infrastructures favorisant les déplacements conviviaux manquent à l'appel. L'artère supporte malgré tout moult déplacements piétons, alors que, par exemple, de nombreux écoliers et écolières l'utilisent 185 jours par année pour se rendre à l'école.

Plusieurs intersections posent problème et présentent des défis – tant pour les conducteurs, que pour les piétons ou cyclistes - notamment dans sa portion sud, où la circulation reste rapide. **Certes, les feux de circulation viennent tempérer ponctuellement la vitesse automobile, mais le sentiment d'insécurité persiste.**

Bref, la 4e Avenue a toujours manqué d'amour, et bien que résidentielle dans sa fonction, elle peut sembler pour plusieurs être plutôt une artère de transit automobile, à l'image de la 1ère, de la 3e Avenue, ou encore du boulevard des Capucins ou du chemin de la Canardière. Ce n'est toutefois pas le cas, selon le conseil de quartier : **la dynamique de fréquentation fait de la 4e Avenue d'abord une artère résidentielle**, une fonction que les personnes résidentes souhaitent préserver et bonifier dans les futurs aménagements de l'artère.

Parmi les points qui pourraient être ajoutés ou bonifiés, on peut mentionner :

- Meilleure **signalisation** ou ajout d'un environnement visuel qui ajoute à la compréhension pour les automobiliste de la fonction piétonne et résidentielle de l'artère;
- **Aménagement de la chaussée** menant à un rétrécissement aux passages piétons;
- Possibilité d'ajouter une **trame verte au centre de la chaussée** ou toute autre mesure qui pourrait contribuer à rétrécir l'artère;
- Transformation de l'artère en «**rue conviviale**», à l'image du chemin de la Canardière.

La plupart de ces éléments seront mis en place dans la portion nord de la 4e Avenue, grâce au CVC, mais aucun de ces aménagements ne sera effectué pour sa portion sud, tout particulièrement entre la 4e Rue et le chemin de la Canardière.

On risque ainsi de se retrouver avec une artère «à deux vitesses» - une partie nord sécurisée et structurée, et une partie sud où l'automobile continue de prendre tout l'espace, bien qu'il ne s'agisse d'une artère et d'une zone résidentielle. Les automobilistes, chassés successivement de la 1ère (advenant le tramway de Québec) et de la 3e Avenue (advenant le Scénario #2) s'engouffrent ainsi potentiellement à haute vitesse sur la portion sud de la 4e Avenue et sur la 4e Rue, pour ensuite se rendre vers Beauport, Charlesbourg ou Québec.

Résumé des préoccupations énoncées quant à la 4e Avenue depuis 2020

Le conseil de quartier fait ainsi depuis 2020 des représentants afin que soit sécurisée plus avant la 4e Avenue, sur toute sa longueur, de la 18e Rue à la rue des Sables.

En bref, voici les éléments qui sont généralement portés par le conseil de quartier concernant la sécurité des déplacements sur la 4e Avenue mis de l'avant par résolutions, suite à des demandes de citoyens et citoyennes, ou encore dans la foulée d'analyses d'occurrences d'accidents ou d'événements malheureux :

- dans la consultation publique menée en 2018-2019 par le conseil de quartier du Vieux-Limoilou, **la 4e Avenue avait été ciblée de façon précise dans de nombreux commentaires**, alors que les citoyennes et citoyens se montraient préoccupés par la vitesse de circulation et les enjeux associés;
- dans cette même enquête, **la sécurité routière - notamment sur la 4e Avenue - était arrivée au second rang des priorités** choisies par les répondantes et répondants parmi un ensemble de chantiers proposés pour le quartier, avec un score de 7,7 sur 10, et une majorité de répondants ayant donné à la mesure un score supérieur à 7;
- **la vitesse de circulation sur la 4e Avenue est donc un enjeu jugé prioritaire** pour les résidentes et résidents du quartier;
- **en dehors des feux de circulation et de quelques passages piétonniers, il n'y a pas suffisamment de mesures d'apaisement de la circulation qui y ont été mise en place**, alors que sa largeur importante peut susciter des comportements à risque chez les automobilistes - dont le non-respect des vitesses de circulation;
- **la 4eme avenue est un milieu de vie habité et densément peuplé**, que des citoyennes et citoyens ont manifesté, à des administrateurs et administratrices du conseil de quartier, être préoccupés par la sécurité des déplacements sur cette artère;
- **des automobilistes transitent sur cette artère sans égard au milieu de vie traversé et au respect des limitations de vitesse**;
- enfin, **la 4e Avenue est un chemin scolaire** pour l'école Saint-Fidèle.

À noter, certains de ces éléments qui ont été répercutés dans d'autres prises de position d'autres conseils de quartier, dans le contexte d'artères ou d'intersections partagées. Ainsi, **ces enjeux sont présents et ont été identifiés tant au nord qu'au sud de l'artère**. L'apport du CVC, dans la portion nord (au-delà du chemin de la Canardière) viendra potentiellement régler certains de ces constats - dont au premier chef le carrefour accidentogène 4e Avenue / 18e Rue. **Le conseil de quartier estime toutefois que ces éléments resteront sans solution précise pour la portion sud de la 4e Avenue** (entre le chemin de la Canardière et l'intersection de la 4e Rue - un sens unique supplémentaire ayant été ajoutée à l'été 2024 entre la 3e et la 4e Rue, limitant l'accès à la portion sud du quartier par cette voie).

Des préoccupations similaires pour la 2e Avenue

Alors que certains font erreur sur la vocation résidentielle de la 4e Avenue, il va sans dire, le constat est plus évident (et sans appel) sur la 2e Avenue.

Cette distinction est essentiellement liée au fait que cette artère est plus étroite, avec une lourde présence en matière de stationnement sur rue, et un verdissement plus constant - aidé par des banquettes vertes. À l'image de la 4e Avenue, la 2e Avenue est également un chemin scolaire, centré vers l'école Grande-Hermine.

Bien qu'en apparence, les enjeux sécuritaires devraient y être moindre, et de moindre impact, que sur la 4e Avenue, en 2021 le milieu s'est mobilisé pour la vitesse de circulation et l'ajout de signalisation sécuritaire pour y soutenir les déplacements piétons. Des élèves de l'école Grande-Hermine ont déposé une pétition demandant l'ajout d'un arrêt obligatoire à la hauteur de la 12e Rue. La pétition avait été appuyée, à l'époque, par le conseil de quartier - par le biais d'une résolution. «Les gens qui habitent à côté ont tous dit qu'ils avaient déjà été témoins d'accrochages entre véhicules ou avec des vélos... il ne faut pas attendre que le prochain soit un piéton.»

Lien vers un article du *Soleil* présentant cette mobilisation :

<https://www.lesoleil.com/2021/10/09/une-eleve-lance-une-petition-pour-un-corridor-scolaire-plus-securitaire-dans-limoilou-4f62158cf8cbfca2d8032cb12efeae4d/>

Cela démontre que les acquis en matière de sécurité des déplacements demeurent à risque, même dans un contexte où la circulation nord-sud ne subit aucune limitation particulière.

Cette préoccupation met de l'avant l'impact potentiel associé à un trafic automobile plus lourd, et son impact direct sur la sécurité des déplacements sur cette artère.

Les consultations liées au tramway de Québec et à son implantation sur la 1ère Avenue avaient, par ailleurs, mis de l'avant et exacerbé ces préoccupations.

Les citoyennes et citoyens étaient préoccupés de l'impact du sens unique sur la 1ère Avenue sur la circulation sur la 2e Avenue.

Est-ce que l'artère deviendrait un vecteur de transit important et sa qualité résidentielle serait compromise?

De ce fait, en ajoutant un sens unique sur la 3e Avenue, ajouté ou non au sens unique sur la 1ère Avenue prévu avec le tramway, risque-t-on de mettre encore plus à risque cette vocation, avec l'impact spécifique ou cumulatif des deux sens uniques projetés ou analysés par la Ville de Québec?

Le tramway de Québec et le sens-unique sur la 1^{re} Avenue

En effet, la question des déplacements dans le Vieux-Limoilou a été au cœur des activités et des rencontres du conseil de quartier pendant plusieurs années. Séance après séance, des résidents et résidentes du secteur 1^{ère} Avenue venaient s’y présenter, inquiets de la transformation de leur artère, passant d’un double sens nord-sud, à un sens unique. Parmi les préoccupations mises de l’avant à l’époque se trouvait la question de l’adaptation projetée du transit automobile : par où les automobiles passeraient-elles désormais, et ce déplacement mettrait-il à risque la vocation résidentielle de certaines artères, dont la 2^e et la 4^e Avenue? .

Advenant que l’on ferme à la circulation un sens sur la 1^{ère} Avenue, comme cela est projeté pour l’axe Charlesbourg recommandé par CDPQ Infra, qu’arriverait-il à la circulation dans le Vieux-Limoilou et quelles artères serviraient de «déversoir»?

La question avait été posée à l’époque où ce scénario était celui qui prévalait.

La réponse qui avait été donnée au conseil de quartier était simple : les automobiles qui ne continuent pas leur chemin sur l’autoroute Laurentienne passeraient probablement par la 3^e Avenue, artère déjà prisée pour les déplacements automobile.

De ce fait, des aménagements et des ajustements devaient être réalisés, dans le contexte particulier du projet, pour augmenter les chances que la 2^e Avenue et la 4^e Avenue ne fassent pas les frais de cette modification d’envergure à la circulation.

Selon le Bureau de projet du Tramway de Québec, un débit automobile de 6200 véhicules quotidiens comptabilisés faisait route vers le nord par la 1^{ère} Avenue en 2020.

De ces véhicules, l’analyse menée par la Ville mettait de l’avant que 80% d’entre eux empruntent l’autoroute Laurentienne, accédant à d’autres secteurs de Limoilou par les sorties de l’Espinay, de Soumande, des Cèdres et des suivantes. Selon les mêmes projections, environ 20% des véhicules, c’est-à-dire 500, devaient emprunter la 3^e Avenue - une augmentation de 20% quant à la situation qui prévalait à l’époque. C’était uniquement 100 véhicules qui devaient, dans ce contexte, emprunter la 4^e Avenue vers le nord - alors qu’entre 3900 et 4500 y passaient déjà selon les calculs de l’époque. Un impact négligeable était anticipé pour la 2^e Avenue, celle-ci n’allant pas suffisamment loin vers le nord.

Lien vers l’article du *Soleil* contenant cette estimation :

<https://www.lesoleil.com/2020/06/11/tramway-changement-ditineraire-pour-les-automobilistes-dans-limoilou-video-a28fa78f4c0e2aa-be212fdb1f920dcb2/>

Précisions qu'actuellement, le projet de Tramway de Québec est toujours sur la table et que, tant que la réalisation de celui-ci n'est pas annulée, soit par le Gouvernement du Québec, soit par la Ville de Québec, de façon officielle, alors les réflexions entourant l'impact du Scénario #2 du CVC ne peuvent pas faire fi de cette donnée importante. Selon le rapport de CDPQ Infra, il y aurait un tramway sur la 1ère Avenue, vers l'axe Charlesbourg. **Le sens unique projeté lors que cette option était en phase de planification doit donc être pris en compte - et l'évaluation de l'impact sur le transit du CVC devrait prendre en compte cet élément, en sus de ses impacts spécifiques sur la dynamique de transit et de sécurité des déplacements sur les artères résidentielles du quartier.**

Quelle route vont utiliser les près de 5000 véhicules qui empruntent chaque jour la portion sud de la 3e en direction inverse au sens unique?

On parlait en 2020 d'une hausse de 500 véhicules sur la 3e Avenue, et de 100 véhicules sur la 4e Avenue. Est-ce que, de ce fait, on peut raisonnablement s'attendre à ce que 100% de cette hausse ne se fasse sur la 4e Avenue avec la mise en place du Scénario #2 du CVC?

Selon les statistiques de 2020, une hausse potentielle de 13% du trafic sur la 4e pourrait être anticipée - uniquement en comptabilisant le transit déplacé de la 1ère Avenue vers la 4e Avenue, sans prendre en considération le débit automobile déjà présent sur la 3e.

Si on tente de prendre en compte le débit automobile sur la 3e : selon les analyses de la Ville de Québec (voir tableau plus bas), c'est quelques 3900 véhicules qui empruntent en direction nord le tronçon de la 3e Avenue entre la 4e et la 6e Rue, et quelque 4300 véhicules qui empruntent ce même tronçon en direction sud.

Si 2000, soit la moitié, de ces véhicules - qui empruntent la 3e Avenue dans la direction inverse au sens unique proposée par le Scénario #2 du CVC - se dirigent ainsi vers la 4e Avenue, en l'absence d'autres solutions, la hausse de trafic automobile sur cette artère - résidentielle - pourrait atteindre, voire dépasser, les 58% de hausse.

Le conseil de quartier signale donc ici un risque réel pour la dynamique de la 4e Avenue, une artère résidentielle, qui pourrait devenir avec le Scénario #2 l'axe principal nord-sud dans le Vieux-Limoilou. Le transit pourrait potentiellement être haussé de 58%, voire plus, avec les fermetures successives de la 1ère et de la 3e Avenue - ce qui transformerait complètement la dynamique de l'artère et la dynamique du secteur, malheureusement.

Le conseil de quartier est préoccupé, d'autant qu'il s'agit de données qui datent de 2020 ou de 2022, et que la présence d'automobiles dans le secteur est en constante hausse depuis.

Une hausse potentielle de 24% de la circulation entre 2022 et 2026 dans Limoilou

Il est à noter également que, selon les évaluations effectuées par le Bureau de projet du Tramway de Québec, en 2026, sans tramway, **il est prévu une augmentation moyenne de 24% des volumes véhiculaires sur l'ensemble des axes du Vieux-Limoilou**. L'impact du tramway sur la circulation impliquait que la hausse serait contenue à 13%.

La mise en place d'options alternatives en transport actif et collectif comme le tramway et le CVC auront assurément un impact, mais actuellement - avec ou sans tramway - il y aura des automobiles dans le quartier, et ses automobiles circuleront nécessairement quelque part, sur des artères automobiles ou résidentielles, en fonction des options qui leur sont offertes, et des mesures et aménagements mitigeurs qui seront mis en place.

À titre de rappel, voici l'évaluation des débits journaliers moyens annuels prévus pour le Vieux-Limoilou, dans les études réalisées pour le scénario 2022 du tramway (axe Beauport) :

| Axes routiers dans Limoilou | | Tronçon | DJMA | | |
|---|-------------------------|---|--------|-------------------|-------------------|
| | | | Actuel | 2026 sans tramway | 2026 avec tramway |
| Axe Nord-Sud | 1 ^{re} Avenue | de la 4 ^e Rue à la 13 ^e Rue | 2 500 | 2 500 | 3 200 |
| | | de la 13 ^e Rue à la 4 ^e Rue | 2 200 | 2 400 | 2 300 |
| | | de la 13 ^e Rue à la 18 ^e Rue | 2 600 | 2 400 | 3 000 |
| | | de la 18 ^e Rue à la 18 ^e Rue | 2 600 | 3 400 | 3 700 |
| | 3 ^e Avenue | de la 1 ^{re} Rue à la 4 ^e Rue | 4 800 | 4 600 | 5 400 |
| | | de la 4 ^e Rue à la 1 ^{re} Rue | 5 700 | 6 100 | 4 900 |
| | | de la 4 ^e Rue à la 6 ^e Rue | 3 900 | 5 000 | 2 900 |
| | | de la 6 ^e Rue à la 4 ^e Rue | 4 300 | 5 000 | 4 300 |
| | 4 ^e Avenue | de la 6 ^e Rue à la 18 ^e Rue | 2 100 | 2 300 | 2 600 |
| | | de la 18 ^e Rue à la 6 ^e Rue | 1 300 | 1 300 | 3 400 |
| | | de la 1 ^{re} Rue à la 4 ^e Rue | 1 300 | 1 400 | 1 300 |
| | | de la 4 ^e Rue à la 8 ^e Rue | 1 600 | 2 400 | 1 400 |
| | 8 ^e Avenue | de la 8 ^e Rue à la 4 ^e Rue | 1 800 | 3 200 | 900 |
| | | de la 8 ^e Rue à la 18 ^e Rue | 3 000 | 3 000 | 3 000 |
| | | de la 18 ^e Rue à la 8 ^e Rue | 2 700 | 3 000 | 1 400 |
| | | de la 1 ^{re} Rue à la 4 ^e Rue | 500 | 700 | 1 500 |
| | Boulevard des Capucins | de la 4 ^e Rue au ch. de la Canardière | 400 | 400 | 800 |
| | | du ch. de la Canardière à la 18 ^e Rue | 400 | 400 | 500 |
| de la 18 ^e Rue au ch. de la Canardière | | 1 000 | 1 000 | 500 | |
| Axe Est-Ouest | Chemin de la Canardière | de la 1 ^{re} Rue au ch de la Canardière | 7 500 | 8 200 | 5 100 |
| | | de ch. de la Canardière à la 1 ^{re} Rue | 6 100 | 5 800 | 4 600 |
| | | de la 3 ^e Avenue à la 4 ^e Avenue | 2 500 | 3 500 | 1 800 |
| | | de la 4 ^e Avenue à la 3 ^e Avenue | 3 300 | 4 600 | 400 |
| | 1 ^{re} Rue | de la 4 ^e Avenue au boul. des Capucins | 3 300 | 5 300 | 0 |
| | | du boul. des Capucins à la 4 ^e Avenue | 4 600 | 6 500 | 600 |
| | | de la 3 ^e Avenue au boul. des Capucins | 5 300 | 6 100 | 6 200 |
| | | du boul. des Capucins à la 3 ^e Avenue | 5 200 | 5 800 | 6 300 |
| | 4 ^e Rue | de la 1 ^{re} Avenue à la 3 ^e Avenue | 6 300 | 7 600 | 0 |
| | | de la 3 ^e Avenue à la 1 ^{re} Avenue | 7 000 | 8 200 | 6 400 |
| | | de la 3 ^e Avenue à la 4 ^e Avenue | 700 | 1 500 | 0 |
| | | de la 4 ^e Avenue à la 3 ^e Avenue | 1 600 | 3 400 | 2 900 |
| | 18 ^e Rue | de la 1 ^{re} Avenue à la 3 ^e Avenue | 5 100 | 6 500 | 7 100 |
| | | de la 3 ^e Avenue à la 1 ^{re} Avenue | 7 500 | 9 000 | 8 700 |
| | | de la 3 ^e Avenue à la 8 ^e Avenue | 5 100 | 7 300 | 8 500 |
| | | de la 8 ^e Avenue à la 3 ^e Avenue | 6 400 | 8 700 | 11 400 |
| | | de la 8 ^e Avenue au boul. Henri-Bourassa | 5 100 | 7 500 | 9 700 |
| | | du boul. Henri-Bourassa à la 8 ^e Avenue | 6 800 | 9 200 | 11 900 |

Lien vers le document cité :

<https://tramwaydequebec.info/docs/achalandage-deplacements/%C3%89tude%20d%C3%A9placements%20-%20Juin%202022.pdf>

Ce tableau donne une bonne idée de la dynamique de déplacement actuelle dans le sud du quartier, territoire concerné par le projet de CVC. **La mise en place d'un sens unique sur la 3e, dans sa portion sud, aurait quel impact sur les déplacements?** Risquerait-il de se transférer sur les artères résidentielles à proximité?

Est-ce que la hausse du transit automobile sur la 4e Avenue pourrait atteindre - ou dépasser - les 50%, tel qu'il a été mentionné plus haut dans le présent document?

Il s'agit, pour les citoyens et citoyennes du secteur, une inquiétude légitime dans un contexte où le Scénario #2 pourrait complètement transformer la dynamique de circulation sur la 4e Avenue et sa fréquentation sécuritaire pour les transports actifs.

Une volonté de limiter l'impact négatif du sens unique pour les artères résidentielles (2e et 4e Avenues) et préserver leur vocation actuelle

Pour la 2e Avenue, la multiplication des parcs et des sens unique, dans les rues est-ouest, contribuent notamment à la réduction du transit. **Un espace «plus apaisé» était promis par le maire de l'époque où se faisait les évaluations liées à l'implantation du tramway sur la 1ère Avenue**, au fil de conférences de presse - avec la plupart des rues est-ouest entre la 7e et la 12e Rue qui seraient transformées en cul-de-sac, et les ruelles qui auraient émergé comme voies de contournement pour la livraison et les personnes résidentes.

Pour la 4e Avenue, c'était les conditions de désirabilité de l'entrée au secteur (l'intersection 4e Rue / 4e Avenue) qui figurait parmi les mesures ciblées, notamment avec un temps d'attente plus grand pour les feux de circulation, et éventuellement d'autres mesures qui restaient à discuter.

La réflexion - et l'exercice de vision - qui devaient être au rendez-vous pour ce projet ont toutefois été laissés en suspens alors que le gouvernement du Québec a déplacé sa réflexion de l'axe Charlesbourg vers l'axe Beauport.

De ce fait, **beaucoup de travaux quant à la dynamique de circulation dans le quartier restent en suspens, et beaucoup de questions demeurent sans réponse pour les citoyennes et citoyens quant aux conditions d'implantation du tramway sur la 1re Avenue et l'effet domino de conséquences qui en ressortirait.**

- Est-ce que le sens unique sur la 3e Avenue, pris de façon individuelle, dans sa portion sud, amènera les automobilistes à utiliser de façon plus importante la 2e Avenue et des rues est-ouest comme la 7e ou la 9e Rue?

- Est-ce que les automobilistes pourraient être **tentés de prendre la 4e Rue et la 4e Avenue pour se diriger vers ou de Charlesbourg et Beauport**, par la balance de la 4e Avenue et le chemin de la Canardière pour éviter le sens unique?
- Avec le sens unique ajouté entre la 3e et la 4e Rue, sur la 4e Avenue, est-ce que l'intensité du trafic lié à l'accès au sud du quartier et passant par la 4e Rue risque de causer une **hausse importante du transit sur la portion à sens unique de la 4e Rue, ainsi que sur la 5e et la 6e Avenue?**
- **Quel serait l'impact cumulatif du sens unique précisé au Scénario #2 lorsque ajouté au sens unique sur la 1ère Avenue** prévu à la planification du tramway de Québec quant aux questions mises de l'avant précédemment?
- Est-ce que les évaluations préliminaires du conseil de quartier sont raisonnables et que la hausse de transit anticipé sur la 4e Avenue pourrait atteindre une hausse dépassant les 50% advenant les impacts cumulatifs des deux sens uniques? Et si oui, **dans un tel contexte, comment la dynamique actuelle de la 4e Avenue pourrait-elle être préservée?** Ne risque-t-on pas de déshabiller Pierre pour habiller Paul?

Un impact bien réel sur les habitudes de transit prévu sur les artères limitrophes du passage du tramway dans les modélisations de 2022

Pour se donner une référence, dans l'évaluation de l'impact du tramway sur la circulation (mise à jour datant de 2022) réalisée par le Bureau de projet et mentionnée précédemment, **on parle d'une augmentation de 800 véhicules par jours qui serait observées sur la 3e et la 8e Avenue, au sud de la 4e Rue** - cela, dans le scénario où le tramway aurait emprunté le trajet du feu-axe Beauport, c'est-à-dire, un sens unique sur la 4e Avenue, dans un axe similaire à celui anticipé par le CVC sur la 3e Avenue (entre Canardière et 4e Rue).

«La mise en place de mesures fortes pour le transport en commun sur des axes de transit routier amènera un changement important dans les déplacements du quartier. **L'espace disponible sur les axes du quartier ne permet pas de conserver le transit routier. Cela engendrerait des hausses de trafic importantes dans les rues résidentielles aux alentours sans mesure d'atténuation.** Indépendamment de de tracé retenue, **il s'avère donc nécessaire de poser un geste global pour assurer une insertion réussie du tramway dans le quartier Vieux-Limoilou**», note le Bureau de projet du Tramway de Québec, dans un autre document déposé dans le cadre des consultations du BAPE sur le projet, en 2022.

Le conseil de quartier rappelle que ces statistiques - et assurément plusieurs autres études - ont été réalisées dans l'optique d'une réduction de la circulation automobile sur la 4e Avenue. Les nombres de véhicules cités font donc référence à une fermeture partielle de la 4e Avenue, et un transit répercuté vers l'artère automobile qu'est la 3e Avenue.

Raisonnement, on peut imaginer qu'un nombre appréciable de véhicules sera, de son côté, détourné de la 3e Avenue / 1re Avenue vers l'axe 4e Avenue, advenant la mise en place des deux sens uniques, et que ce nombre pourrait être supérieur à l'évaluation d'impact impliquant le retrait partiel de la 4e Avenue - dans la mesure où la circulation est plus importante, actuellement, sur la 3e que sur la 4e Avenue.

De ce fait, le conseil de quartier se permet d'avancer que l'ajout d'un sens unique sur la 3e aura pour impact la hausse de la circulation sur la 4e Avenue, au même titre que la mise en place d'un sens unique sur la 4e avait, selon les analyses réalisées, un impact à la hausse quant à la circulation sur la 3e.

Si, avec le tramway sur 4e Rue / 4e Avenue / Canardière détournait 800 véhicules par jour sur les rues environnantes, quel sera l'impact du Scénario #2 sur ce secteur? Et lorsque cumulé au sens unique sur la 1ère Avenue?

Que l'on utilise les données 2020 ou 2022 quant aux analyses d'impact du tramway, un constat clair en ressort : on ne peut pas imaginer créer un sens unique sur la 1ère ET un sens unique sur la 3e Avenue sans transformer de façon fondamentale les dynamiques de transit sur la 4e Avenue, avec un possible ruissellement d'impacts sur la 2e Avenue et sur les rues environnantes, au sud du quartier. Le conseil de quartier est évidemment préoccupé par cet impact et ses conséquences sur la qualité de vie des personnes résidentes.

Une absence d'analyses sur la réorganisation du trafic rendue disponible publiquement dans le cadre des présentes consultations

Actuellement, le conseil de quartier n'a pas été informé d'analyses similaires réalisées quant à l'impact du Scénario #2 que ce soit en ce qui concerne son impact spécifique sur les artères résidentielles du secteurs, ou en ce qui concerne son impact cumulatif à la mise en place d'un autre sens unique sur la 1ère Avenue en raison du tramway.

De cette façon, à défaut d'évaluations d'impacts qui seraient rendues disponibles dans le cadre du présent exercice, autant que **d'une vision claire sur l'implantation du tramway sur la 1ère Avenue accompagnée par une mise à jour des analyses réalisées en 2022, il est difficile pour le conseil de quartier de se prononcer hors de tout doute raisonnable.**

Face à la situation actuelle, le conseil de quartier estime qu'avec le Scénario #2, avec ou sans sens unique sur la 1ère Avenue, il y a un risque réel quant à la vocation résidentielle de la 2e et de la 4e Avenue, ainsi que d'artères environnantes.

Dans la réalité du secteur, on parle ainsi de quatre artères - et quatre sens uniques - qui ont été ajoutés ou qui pourraient être ajoutés dans le sud du quartier :

- Advenant le choix du Scénario #2 pour le CVC, sur la 3e Avenue, entre la 4e Rue et le Chemin de la Canardière;
- Advenant la réalisation du projet de Tramway de Québec, sur la 1ère Avenue entre la 18e et la 4e Rue;
- Mis en place à l'été 2024, sur la 4e Avenue, entre la 4e Rue et la 3e Avenue;
- Mise en place annoncée avec l'ajout du corridor cyclable, sur la 8e Avenue, entre le chemin de la Canardière et la 1ère Rue.

L'ajout successif de ces sens unique a - et aura - un impact sur la dynamique de circulation au sud du quartier. Déjà, uniquement avec l'ajout d'un sens unique sur la 4e Avenue, entre la 3e et la 4e Rue, les personnes résidentes perçoivent que des dynamiques de déplacement ont changé, que la circulation s'est intensifiée sur certaines artères résidentielles. Est-ce que des données appuient cette perception actuellement? Quelle sera cette perception lorsque trois autres sens uniques, à proximité, auront été ajoutés?

Et de façon large, face à tous ces changements, face à l'ensemble de ces sens uniques projetés ou évalués : quelle est la vision des déplacements au sud du Vieux-Limoilou?

Un sens unique sur la 1re et la 3e Avenue : une décision risquée

Le conseil de quartier estime, de ce fait, que la question posée par le CVC fait abstraction d'une réalité importante quant aux déplacements dans le Vieux-Limoilou : **le Scénario #2 ne propose pas seulement un sens unique sur la 3e Avenue, il propose plutôt que les deux artères automobiles principales du quartier, la 1ère et la 3e Avenue, soient transformées coup sur coup en sens-unique dans un horizon de quelques cinq années.**

C'est un changement majeur, qui aurait assurément un effet domino important sur le quartier.

C'est un changement majeur qui, pour le conseil de quartier, ne peut s'évaluer uniquement sous le prisme des déplacements cyclistes sur la 3e Avenue, ou de l'importance d'un lien cyclable entre Charlesbourg et Saint-Roch. C'est un changement majeur et en profondeur de l'ensemble de la dynamique de déplacement du quartier - qui n'a, à notre compréhension, aucun équivalent à ce jour sur les parcours et aménagements proposés sur le CVC. À ce jour, on a parlé de retraits d'une voie, de limiter l'espace pour l'automobile... Mais on n'a jamais proposé la transformation coup sur coup de deux artères automobiles en sens unique. Déjà qu'à lui seul, le sens unique du Scénario #2 aurait un impact tangible!

De ce fait, **le conseil de quartier estime qu'avec l'information actuelle, rendue disponible par le biais des consultations du CVC, qu'il est impossible de se prononcer sur la faisabilité, la désirabilité et l'impact de la transformation de la 3e Avenue en sens unique, tel que détaillé dans le Scénario #2** - ne serait-ce qu'en raison du projet de tramway.

Pour prendre position, ni le conseil de quartier, ni les personnes citoyennes, ni tout autre groupe appelé à se positionner dans le cadre du présent projet, n'a eu accès aux simulations de circulation et d'impact réalisés prenant en compte la mise en place d'un sens-unique sur la 1ère Avenue et d'un sens-unique sur la 3e Avenue.

Le conseil de quartier estime donc qu'à ce stade, il est prématuré de se prononcer concrètement sur cette option, n'ayant en main aucune garantie ou aucune analyse qui indique que le projet se fera sans impact pour la circulation automobile sur la 2e et la 4e Avenue, et, de ce fait, n'engendrera pas une intensification de ladite circulation - en matière de quantité et de vitesse - sur ces artères résidentielles pour lesquelles, comme on l'a vu dans les sections précédentes, des enjeux sont déjà identifiés quant à la sécurité des déplacements actifs.

Est-ce que la Ville de Québec et les équipes associées au CVC et au tramway sont en mesure, actuellement, de garantir de façon absolue que la mise en place d'un sens unique sur la 1ère Avenue ET sur la 3e Avenue se ferait sans impact quant à l'amplitude des déplacements automobiles sur la 2e et la 4e Avenue?

Conclusion : le Scénario #1 ou un potentiel Scénario #3?

Les analyses réalisées en 2020 et 2022 par le Bureau de projet du tramway de Québec ont mis de l'avant l'impact anticipé sur la circulation dans le secteur. On parlait, alors, de 600 véhicules par jour qui seraient transférés de la 1ère vers la 3e et la 4e Avenue (scénario 2020) et de 800 véhicules qui seraient transférés de la 4e vers la 3e Avenue (scénario 2022). Dans tous ces scénarios, c'est la 3e Avenue qui se faisait le réceptacle du transit automobile anticipé, et, par

sa configuration commerciale et sa position dans le réseau artérielle, faisait qu'elle était en mesure de recevoir ce trafic accru sans être détournée de sa fonction première.

Ce n'est pas le cas pour un scénario où la 4e Avenue deviendrait, potentiellement, le réceptacle du transit de la 1ère et de la 3e Avenue...

Le conseil de quartier réitère n'avoir eu accès à aucune analyse à jour qui prendrait en compte à la fois le retour du sens unique sur la 3e Avenue, et le sens unique projeté sur la 1ère Avenue, d'autant lorsque cumulé au sens uniques ajoutés récemment ou prochainement sur la 4e et la 8e Avenue et leurs impacts spécifiques.

Il n'en reste pas moins que si dans les scénarios liés au tramway sur la 4e Avenue, des impacts étaient ressentis sur les artères limitrophes, on peut facilement extrapoler qu'un impact similaire serait senti sur les artères résidentielles - dont la 4e Avenue - dans la foulée de la mise en place de ce projet.

Les évaluations réalisées dans le présent document, à partir des statistiques de la Ville, sont assurément incomplètes. Elles montrent toutefois que les fermetures partielles de la 1ère et de la 3e Avenue auraient un impact important sur la dynamique de déplacement dans le secteur, et que - advenant l'ajout d'un sens unique sur la 3e Avenue - **c'est la 4e Avenue qui pourrait se retrouver avec une hausse excessive du transit automobile**, face à sa fonction actuelle et son caractère résidentiel.

Trop peu de données d'analyse ont été rendues publiques pour valider hors de tout doute raisonnable l'impact potentiel de ces changements, réalisés, projetés ou en évaluation - ainsi, advenant que la Ville de Québec souhaite poursuivre dans l'analyse du Scénario #2, **le conseil de quartier estime qu'une analyse - et une consultation - plus large entourant le plan de circulation dans le Vieux-Limoilou, ou a minima dans le sud du quartier, devrait être réalisée** afin de s'assurer que les citoyennes et citoyens :

1. puissent **être raisonnablement convaincus que les aménagement projetés ne transformeront pas les artères résidentielles en artères automobiles,**
2. puissent **participer à l'élaboration de cette vision d'ensemble et y adhérer,**
3. puissent **partager la vision d'ensemble et intégrée des déplacements dans leur quartier** telle que proposée par l'administration municipale,
4. aient le sentiment que **chaque dossier lié à la mobilité dans leur quartier n'a pas été considéré de façon séparée ou en silo,**

5. Puisse avoir l'assurance que la vocation actuelle des artères a été préservée et que la volonté de sécuriser la bande cyclable de la 3e Avenue n'ait pas pour impact de créer des insécurités importantes ailleurs dans le quartier.

Avec l'information actuellement à sa disposition, considérant l'impact potentiel associé au sens unique proposé sur la 3e Avenue, et à son impact potentiel cumulatif à un sens unique sur la 1ère Avenue, le conseil de quartier craint que le Scénario #2 ait trop d'impact sur la dynamique des artères résidentielles du secteur, dont la 4e Avenue en raison du transit automobile qui s'y trouverait accru. Il rejette donc celui-ci.

Quelle option, entre le Scénario #1 ou un Scénario #3?

1. Le scénario #1?

Quant à l'autre scénario proposé - impliquant le retrait des stationnements mais conservant la circulation automobile nord-sud, le conseil de quartier estime que sa mise en oeuvre pourrait, effectivement, fournir une voie d'évitement permettant la mise en place du CVC sans avoir à faire d'analyse plus large des dynamiques de déplacement du quartier, celui-ci préservant la vocation automobile de la 3e Avenue.

Le conseil de quartier reconnaît et entend toutefois les préoccupations quant à cet ajustement - la perte de stationnements en façade - émises par la SDC 3e Avenue et ses membres commerçants.

En regard des échanges avec l'équipe de la SDC, autant que des représentants de commerçants ayant assisté soit aux consultations publiques, soit à la récente séance du conseil de quartier, le conseil de quartier reconnaît que la plupart des commerces du sud de l'artère sont des commerces dit «de destination». L'enjeu du stationnement est au cœur de ces préoccupations. **Y-a-t-il des options alternatives qui peuvent répondre à cet enjeu, permettant de rendre acceptable aux commerces le Scénario #1?** - soit liées au réaménagement des stationnements sur les rues à proximité, ou encore à la transformation en stationnement vert du bâtiment acquis alors qu'une gare était prévue pour le tramway sur la 4e Rue? En l'absence de mesures de mitigation claire, les données fournies au conseil de quartier par la SDC indiquent qu'il pourrait y avoir un impact sur la fréquentation de ces commerces.

Les enjeux et préoccupations mises de l'avant qui avaient amené le CVC à utiliser la 4e Avenue dans sa portion nord, plutôt que la 3e Avenue dans sa portion nord s'appliquent également aux réflexions quant à la portion sud de l'artère.

Ainsi, bien que le Scénario #1 permet d'éviter un effet domino potentiellement important relativement à la sécurité des déplacements dans le secteur, et la transformation d'artères résidentielles en artères automobile, suscite, lui aussi, des inquiétudes légitimes auxquelles il faudra trouver réponse avant de pouvoir aller de l'avant.

Ainsi, pour le conseil de quartier, le Scénario #1 semble impliquer moins d'enjeux et moins de risque pour les artères résidentielles que le Scénario #2. Les risques mis de l'avant par les commerçants et commerçantes de la 3e Avenue doivent toutefois être considérés dans l'évaluation d'impact de ce scénario.

2. Un Scénario #3?

Il existe d'autres options - notamment de poursuivre au carrefour Canardière et 4e Avenue le CVC sur la 4e Avenue. **Dans les consultations menées par la Ville de Québec, l'option 4e Avenue était celle qui avait, d'ailleurs, recueilli le plus d'intérêt - comme le rappelait le média hyperlocal *Monlimoilou* dans sa couverture de l'activité.** «Si on n'enlève pas les liens cyclables sur la 3e Avenue et la 8e Avenue, cela permettrait l'élaboration d'un corridor rapide», rappelait d'ailleurs l'une des personnes ayant participé à l'atelier.

Lien vers l'article de *Monlimoilou* cité :

<https://monlimoilou.com/2024/la-4e-avenue-dans-limoilou-en-tete-pour-le-corridor-velo-cite/>

Dans l'optique d'un tel scénario, les analyses réalisées pour l'artère (en matière de circulation ou d'usage du stationnement sur rue, notamment) s'appliqueraient évidemment - en fonction du projet développé.

Le projet pourrait faire le pont entre le CVC et le corridor cyclable de la rivière Saint-Charles, autant que de se diriger vers la 3e Avenue et le pont Dorchester par le biais d'une rue à faible débit de circulation - comme la rue des Sables, par exemple.

Cette approche aurait pour bénéfice de profiter des installations cyclables pour sécuriser les déplacements sur l'ensemble de la 4e Avenue, autant que d'offrir une opportunité de réaménagement et de verdissement pour une portion supplémentaire du secteur sud du quartier - en complément aux aménagements déjà réalisés.

Cela étant dit, cette option n'est pas nécessairement optimale pour les cyclistes, dans la mesure où elle implique un déplacement qui n'est pas nécessairement naturel - dans la mesure où les parcours cyclistes ont un impact optimal quand les déplacements sont les plus directs possibles, et les plus naturels.

Le risque en préconisant cette «porte de sortie» est donc d'investir dans un aménagement qui ne sera pas nécessairement utilisé autant que dans d'autres axes, plusieurs utilisateurs risquant ainsi de prendre la bande cyclable sur le chemin de la Canardière, puis de se diriger sur la 3e Avenue directement, à l'aide des bandes cyclables existantes.

Cela étant dit, comme l'axe 4e Avenue a été préconisé pour la portion nord, au détriment du corridor 3e Avenue entre la 18e et Canardière, pour lequel les mêmes arguments d'utilité et de potentiel maximal ont été invoqués, le conseil de quartier est en droit de se demander si la portion sud de la 3e doit nécessairement faire figure d'incontournable...

Cette «porte de sortie» lié à un potentiel Scénario #3 n'est donc pas sans risque et enjeux, mais pourrait toutefois contourner de façon directe d'un côté les préoccupations émises quant à un changement en profondeur engendré par le sens unique sur la 3e Avenue, ou encore les sens-uniques successifs sur la 1re et la 3e Avenue engendrant une hausse de circulation sur la 4e Avenue (et potentiellement la 3e).

Elle pourrait également permettre d'éviter les inquiétudes des commerçants, en lien avec l'offre de stationnement sur la 3e Avenue.

Bref, comme pour le débat sur le tramway, entre la 3e et la 4e Avenue, la 4e Avenue semble vouloir s'imposer, à nouveau, comme une imparfaite mais pertinente porte de sortie potentielle, advenant une impossibilité à trancher entre les Scénarios #1 et #2.