



CONSEIL DE QUARTIER

**Avis déposé dans le cadre des  
consultations de la Ville de Québec  
entourant le réaménagement du lien  
cyclable sur la 8e Avenue**

16 mars 2022

## 1. 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.

## 2. Énoncé général

---

Le conseil de quartier du Vieux-Limoilou estime que, pour **le réaménagement proposé du lien cyclable sur la 8e Avenue, l'administration municipale vise des objectifs qui sont pertinents et nécessaires** (plus grande sécurité pour les cyclistes, meilleure cohabitation des modes de déplacement, accessibilité quatre saisons au réseau cyclable, atténuation de la circulation de transit dans la portion sud de l'artère).

Toutefois, le conseil de quartier estime que, **dans les moyens mis en œuvre pour l'atteinte de ces objectifs, la Ville manque d'ambition** et, de ce fait, pourrait aller plus loin dans les mesures proposées quant à l'aménagement de l'artère. Il est d'avis également que **les scénarios d'aménagement proposés ne répondent pas suffisamment aux préoccupations relatives au verdissement**, tout particulièrement pour le dernier tronçon de l'artère.

Le conseil de quartier du Vieux-Limoilou est préoccupé par les **enjeux sécuritaires pour la portion entourant le virage à angle droit**, entre le chemin de la Canardière et la 12e Rue. Il s'interroge également sur l'**usage projeté du tronçon de la 11e Rue** entre la 8e Avenue et le chemin de la Canardière. Enfin, le conseil de quartier suggère également d'**envisager une approche de type «rue partagée» ou «vélorue» pour le tronçon de la 8e Rue situé entre la 1ere Rue et le chemin de la Canardière**, en tout ou en partie, incluant possibilité d'un cul-de-sac ou d'autres mesures d'atténuation. Ces mesures permettraient d'atténuer la circulation de

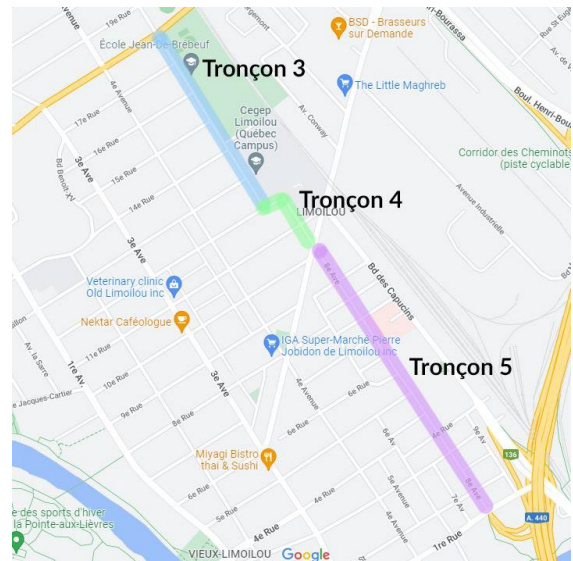
transit - autant que d'ouvrir de l'espace additionnel, sur rue, pour des fins de verdissement ainsi que de lutte à la pollution atmosphérique et aux îlots de chaleur.

### 3. Mise en contexte

---

Le 1er mars 2022, la Ville de Québec a présenté les possibilités d'intervention sur la 8e Avenue à la population des quartiers Vieux-Limoilou et Lairet. À cette occasion, les citoyens et citoyennes intéressés ont eu l'opportunité de connaître les projets développés par la Ville de Québec, suite à une consultation Web menée en amont. **Bien qu'intéressé par les objectifs proposés, le public présent à cette occasion semble avoir manifesté une certaine déception face aux moyens proposés par la Ville afin d'atteindre ceux-ci.**

**Le conseil de quartier reconnaît, évidemment, la complexité du projet.** Après tout : l'axe 8e Avenue est un axe d'importance, regroupant nombre de commerces et d'institutions - tout particulièrement scolaires, ainsi que nombre de résidences. L'équilibre entre les divers modes de transports qui y sont présents, les divers types d'occupation, et la réalité du déneigement hivernal, tant actuel pour l'artère, tant projeté pour la piste cyclable, est évidemment complexe, et le conseil de quartier en est fort conscient.



Cela, sans compter les enjeux associés à la géométrie de l'artère, qui est un peu plus large dans le tronçon 3, subit des contraintes sécuritaires importantes pour le tronçon 4, et des enjeux d'espace disponible pour le tronçon 5. La fréquentation cycliste et piétonne y est importante - tout particulièrement en lien avec les clientèles scolaires. La circulation automobile peut y être parfois lourdes, d'autant sur certains axes qui ont été identifiés dans le cadre de la présente consultation : axe 12e Rue, entrée d'autoroute sur la 1ère Rue.

#### 3.1 Enjeux historiques

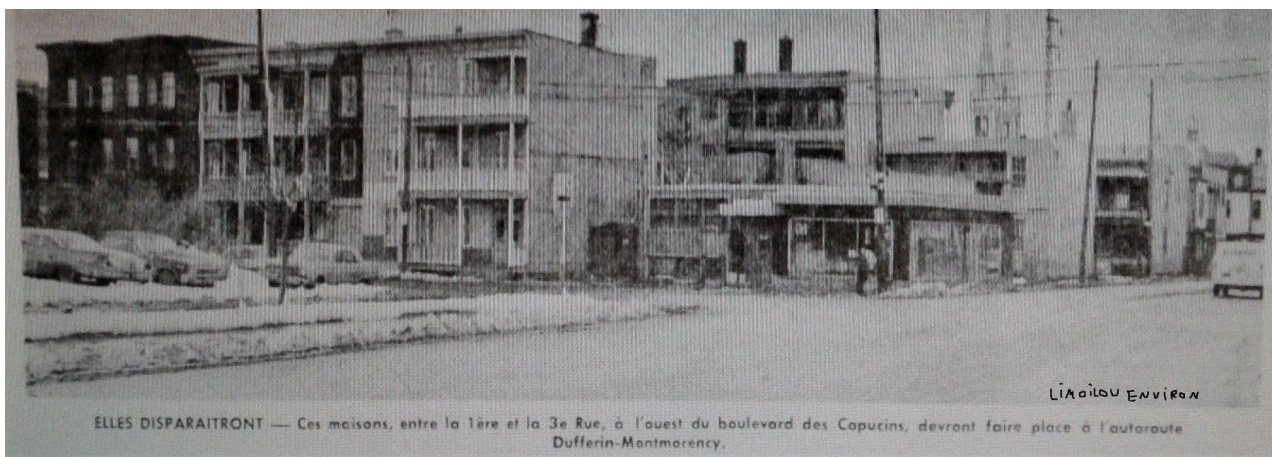


Limoilou & Environs

Les travaux de construction de l'autoroute Dufferin-Montmorency provoquent une saignée démographique dans Limoilou. Archives de la Ville de Québec.

Une partie de la complexité de l'aménagement du secteur, qui impose des mesures d'atténuation importantes de la circulation de transit, est d'ordre historique. Limoilou, quartier conçu pour être à l'échelle humaine dès l'amplification de son développement au tournant du 20<sup>e</sup> siècle, s'est vu amputé, entre autres raisons, par la mise en branle du plan Vandry-Jobin imaginé en 1968.

**La construction de l'autoroute Dufferin-Montmorency aura donc nécessité la démolition d'une partie du secteur, et aura amené l'installation de bretelles d'accès en zone résidentielle, à l'extrémité de la 8<sup>e</sup> Avenue.**



LIMOILU ENVIRON

ELLES DISPARAITRONT — Ces maisons, entre la 1<sup>ère</sup> et la 3<sup>e</sup> Rue, à l'ouest du boulevard des Capucins, devront faire place à l'autoroute Dufferin-Montmorency.

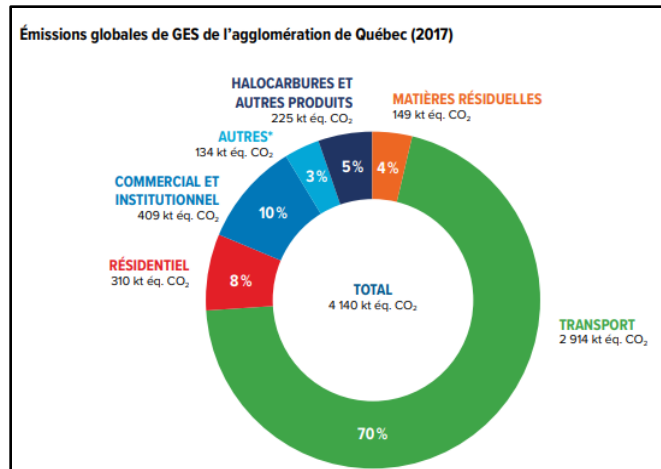
À l'image d'autres grands travaux réalisés à l'aune des années 1970, comme le boulevard Champlain ou encore la bétonisation de la rivière Saint-Charles, ces travaux sont considérés par divers intervenants comme des «erreurs historiques» avec lesquelles les citoyens et citoyennes des quartiers centraux doivent vivre encore aujourd'hui. La présence d'une autoroute surélevée, en plein milieu dense et urbanisé, amène un lot de problématiques rattachées à la qualité de l'air, à la circulation de transit et à l'usage du stationnement sur rue.

C'est pourquoi d'ailleurs **le conseil de quartier tenait à saluer la volonté de la Ville de Québec de limiter la circulation de transit dans le secteur, afin, au strict minimum, de rendre le boulevard des Capucins plus désirable pour les automobilistes en transit entre la Haute-Ville et les premières couronnes, plutôt que d'amener ceux-ci à utiliser la 8<sup>e</sup> Avenue.** L'aménagement actuel incite en effet les automobilistes à entrer dans le quartier à toute vitesse, et utiliser la 8<sup>e</sup> Avenue comme une artère de transit.

### 3.2 Enjeux environnementaux

Nous sommes, aujourd'hui, à une période charnière où les décideurs sont appelés à changer de paradigme en matière de planification urbaine et de développement : **les conséquences potentielles sur l'environnement doivent guider les choix liés à l'aménagement urbain.**

En ce sens, les objectifs de réduction de la circulation automobile, la bonification des transports actifs - vélos et piétons - sont compatibles avec cette volonté. D'autant que l'on sait selon les données 2017 (voir



charte ci-contre) que les émissions issues des transports sont la source principale des émissions globales de GES dans l'agglomération de Québec.

Dans le contexte particulier du Vieux-Limoilou, où les enjeux relatifs à la qualité de l'air ont été largement documentés au fil de la dernière décennie, ces préoccupations ont une résonance particulière. Bien que certains travaux de recherche - incluant l'étude *Mon environnement, ma santé* menée par la Direction régionale de la santé publique - ne sont pas terminés, il demeure facile d'identifier deux principales sources d'émissions polluantes dans le quartier : Port de Québec et voisinage industriel, circulation automobile et présence d'un réseau autoroutier fort.

L'aménagement de la 8e Avenue peut permettre de mettre une petite pierre afin de contribuer à diminuer l'impact du second : le passage intensif de voitures qui génèrent de la pollution, autant que soulève des poussières qui, avant de retomber au sol, se retrouvent dans l'air respiré par les Limouloises et Limoulois. Comme la Ville de Québec le sait déjà, et tel que reflété dans les objectifs liés au présent projet et émis lors de l'atelier du 1er mars : **il importe de se donner des solutions afin de réduire, de façon substantielle, la circulation dans le secteur autant que de favoriser de façon importante la plantation d'arbres et d'arbustes.**

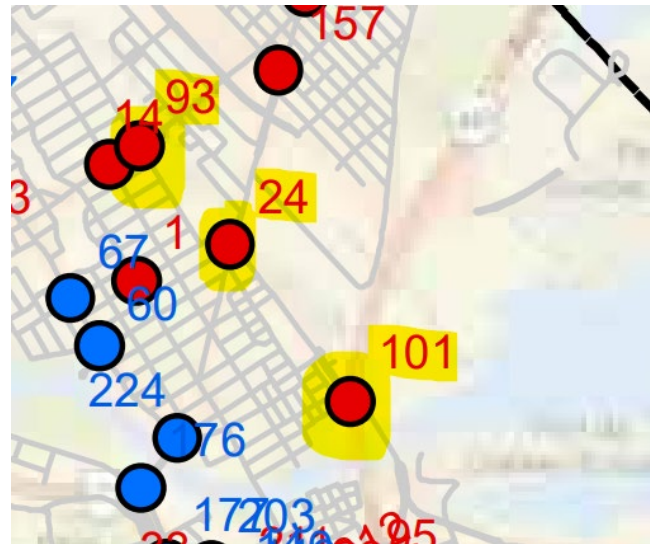
Il importe ainsi de faire évoluer les modes d'aménagement, puisque les quartiers ont bien souvent été mis en place à partir d'anciennes réalités et approches : il s'agit donc de «reconstruire la ville sur la ville». Une approche qui, dans le développement de nouveaux projets, peut amener à réfléchir sur différents principes qui étaient, jusqu'à récemment, au coeur de la planification urbaine : fluidité et facilité d'usage pour l'automobile, usage prioritaire voire exclusif des rues à l'attention de ce mode de transport, multiplication des stationnements de surface, intégration du réseau autoroutier aux quartiers du centre-ville, etc.

**Afin de réduire les impacts négatifs associés à l'usage de l'automobile, il importe donc de convertir les espaces utilisés et pensés jadis pour elle, en des espaces accessibles et partagés, permettant ainsi de libérer des zones pour de la déminéralisation et du verdissement, autant que de favoriser l'émergence d'autres modes de mobilité.**

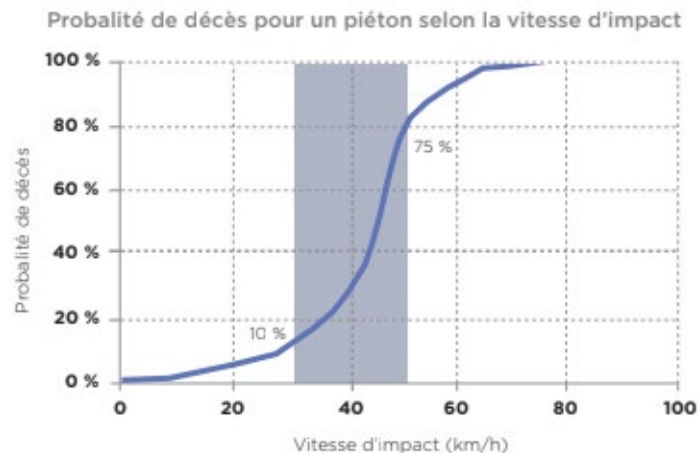
### 3.3 Enjeux de sécurité

La sécurité des citoyennes et citoyens se place au plus haut niveau des priorités de l'administration municipale : après tout, il importe de pouvoir se déplacer en toute sécurité.

Sur la 8e Avenue, trois zones accidentogènes peuvent être identifiées (voir la carte ci-contre) : l'intersection de la 18e Rue, l'intersection du chemin de la Canardière, et l'intersection de la 1ère Rue. Ce sont, dans les trois cas, des carrefours comportant un grand flux automobile, dans des zones d'accès importantes pour divers services (écoles, cégep, parcs). Ces zones restent préoccupantes, pour les citoyens et citoyennes, depuis des années, et cela malgré les efforts et mesures mises en place par l'administration publique au fil des années afin de diminuer ces problématiques ou de les adresser par le biais d'aménagements permanents ou temporaires.



Évidemment, la première solution afin de réduire la gravité des accidents entre automobilistes et piétons, c'est de réduire la vitesse de circulation des automobiles (voir graphique ci-contre).



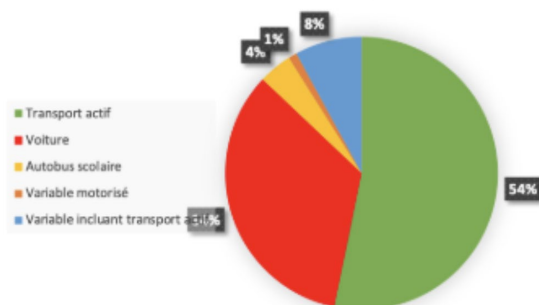
Un premier pas peut être représenté par l'affichage et la sensibilisation, mais seul, ce type de mesure n'aura pas un impact suffisant, selon bien des intervenants. Il s'agit d'effectuer des interventions dans le design urbain lui-même, dans l'esprit de ce qui est projeté pour la 8e Avenue : élargissement de l'espace disponible pour les modes de transport actifs, mesures d'atténuation et de déviation de la circulation automobile, ajustement directionnel des flux de circulation. Cela prend de l'importance dans un contexte où, on l'a vu, la 8e Avenue reste une artère propice aux accidents, d'autant que - selon les données fournies par la Ville de Québec - celle-ci est également fréquentée de façon active par une large variété de clientèles.

La sécurité de la 8e Avenue est mise à mal par certaines zones où la cohabitation est difficile, et qui ont été identifiées lors de l'atelier du 1er mars : accès à l'autoroute Dufferin-Montmorency sur la 1ère Rue, virage à angle droit de la 12e Rue où la circulation de transit est amplifiée par l'accès direct du boulevard des Capucins.

### 3.4 Accessibilité universelle et cheminement scolaire

Il est nécessaire d'envisager les enjeux de sécurité en écho à ceux associés à l'accessibilité universelle. Les intersections doivent pouvoir être utilisées par des personnes à mobilité réduite, autant que des personnes âgées ou des familles avec jeunes enfants et poussettes - cela dans un contexte où les élèves d'âge scolaire se déplacent en modes principalement actifs, (voir table ci-contre), si l'on considère d'éventuels déplacements vers l'école St-Fidèle, par exemple. De ce fait, divers éléments peuvent représenter des enjeux d'accessibilité, comme la présence d'entrées charnières - puisque le changement d'angle de la chaussée peut créer un déséquilibre ou, pire, causer une chute. De ce fait, un aménagement conçu pour favoriser la voiture peut représenter un enjeu pour d'autres modes de déplacement.

Mode de déplacement habituel des élèves  
La-Cité-Limoilou, 2020-2021



**Il importe donc d'avoir une sensibilité particulière pour les trottoirs, les intersections et les entrées charnières dans l'aménagement de la 8e Avenue, afin d'assurer des déplacements actifs sécuritaires.**

### 3.5 Enjeux de stationnement

Enfin, mention également à la réalité du stationnement sur rue qui reste une donnée difficile à évaluer pour le sud du quartier Limoilou. En effet, si la majorité des rues du quartier nécessitent des vignettes pour du stationnement longue durée, cela n'est pas le cas pour la portion se trouvant en bas de la 8e Rue (si l'on se limite au secteur du tronçon 5) où il a été décidé de rendre disponible un côté de rue à durée illimitée, sans contrainte d'accès, à tout véhicule.

De ce fait, **il est difficile d'évaluer, de façon concrète, quels espaces de stationnement sont utilisés de façon principale par des résidentes et résidents, et quels espaces sont plutôt fréquentés par des travailleurs du centre-ville**, qui viennent profiter de ce «stationnement incitatif» avant de se rendre à pied travailler dans Saint-Roch ou en Haute-Ville, venant ainsi accentuer la circulation de transit déjà jugée préoccupante dans le secteur. Des secteurs comme la 9e Avenue, par exemple, sont ainsi largement fréquentés par des non-résidents, et il n'est pas rare de voir certaines portions d'artère se remplir au petit matin.

Par ailleurs, **le conseil de quartier estime que la réalité du stationnement à prendre en considération doit refléter le contexte estival, associé à la saison du vélo actuelle (1er mai au 31 octobre)**, dans la mesure où déjà, 50% des stationnements de la 8e Avenue sont mobilisés pour la piste cyclable, et de ce fait, les véhicules laissés sur rue doivent profiter des autres espaces de stationnement disponibles pour les résidents et résidentes dans le secteur.

Enfin, **le conseil de quartier tient à saluer le fait que la Ville reconnaisse que le stationnement temporaire, sur la piste cyclable, pour des motifs entre autres liés à la livraison, demeure un enjeu sur cette artère et vient complexifier la cohabitation des modes de transport autant qu'amplifier le risque d'accident pour les cyclistes.**

Il est évidemment souhaité par le conseil de quartier que cet enjeu soit adressé, et rectifié - tant en ce qui concerne la livraison, que pour l'affichage urbain et l'insertion de signalisations temporaires (voir image ci-contre).



## 4. Recommandations

---

De façon générale, **le conseil de quartier du Vieux-Limoilou invite la Ville de Québec à se montrer plus ambitieuse dans l'atteinte de ses objectifs.** On l'a vu : l'administration municipale semble bien au fait des enjeux et préoccupations énoncés dans la mise en contexte. Toutefois, elle semble timide dans les moyens à déployer pour solutionner ceux-ci. Les scénarios proposés, pour les tronçons du Vieux-Limoilou, n'en font pas suffisamment sur le plan du verdissement, pourraient en faire plus quant à la cohabitation des modes de transports, et pourraient aller plus loin en ce qui concerne l'atténuation de la circulation.

De façon plus spécifique, le conseil de quartier incite la Ville de Québec à prendre en considération divers éléments suivants dans le cadre de la présente consultation.

### 4.1 Tronçon 5

**Le conseil de quartier estime que, plutôt qu'un scénario de bande cyclable unidirectionnel, combiné avec le partage de la voie, pour l'autre direction, entre automobiles et vélos, qu'un scénario de type «rue partagée» ou «vélorue» soit explorée.**

**L'aménagement d'une telle infrastructure nécessiterait, il va sans dire, l'augmentation du nombre de déviations automobiles sur la 8e Avenue :** changements de sens des rues transversales, changement de direction du sens unique. Cela permettrait de réduire au maximum la circulation de transit sur l'artère, tout en gardant celle-ci raisonnablement accessible pour les résidents et résidentes faisant usage de l'automobile.



Évidemment, **une telle approche nécessiterait une réflexion élargie autour du transit dans le sud du quartier**, de manière à, d'un côté, assurer une logique entre les déviations de rue nécessitées par la mise en place du Tramway de Québec, et de l'autre, éviter que la circulation détournée par les déviation de la 8e Avenue ne soit dirigées vers la 4e Avenue plutôt que le boulevard des Capucins, ou ne vient amplifier la circulation sur des rues transversales offrant un accès rapide au boulevard ou à l'entrée d'autoroute, comme la 3e Rue.

**Il apparaît évident au conseil de quartier qu'il importe d'empêcher l'accès direct à la bretelle d'autoroute à partir de la 8e Avenue.** De ce fait, un cul-de-sac pourrait être aménagé, entre la 1ère Avenue et l'accès au stationnement (10 places) un peu plus haut, entre la 1ère et la 2e Rue. Si bien conceptualisé, un tel aménagement pourrait permettre de garder accessible le stationnement, tout en éliminant la possibilité de transit direct - rendant ainsi l'option du boulevard des Capucins plus désirable. Cela permettrait également de libérer de l'espace pour de la plantation d'arbres et du verdissement - dans un contexte où, selon la réalité du sud de Limoilou, chaque espace déminéralisé et chaque arbre compte.

**Cet aménagement pourrait s'inscrire, par ailleurs, dans une révision large de l'accès au parc D'Iberville**, considérée comme non-sécuritaire, et envisagée dans le cadre de la Stratégie de sécurité routière, et demandée depuis 2017 par le conseil de quartier du Vieux-Limoilou.

Le conseil de quartier estime également que **le seul motif des facilités de déneigement ne devrait pas orienter ou justifier les décisions prises pour le réaménagement de cette portion de la piste.** Il serait en effet dommage de sacrifier un scénario intéressant pour trois saisons afin d'offrir des facilités à l'attention seul du déneigement. En ce sens, la Ville de Québec peut, par ailleurs, amorcer une réflexion afin d'adapter les solutions de déneigement aux contextes de rues conviviales, partagées ou étroites - réflexions qui ont déjà été entamées en ce qui concerne la taille des camions à ordures, ou encore les autobus de plus petite taille, véhicules permettant une cohabitation plus harmonieuse entre usagers de l'espace public.

Enfin, sur le plan du verdissement, il semble que l'option d'une «rue partagée» ou autre type d'artères du genre représente une opportunité plus grande. **Un tronçon 5 vert pourrait contribuer, de façon directe, à la lutte contre les îlots de chaleur, et l'espace libéré par une approche de type «rue partagée» pourrait offrir plus d'opportunité de déminéralisation et de verdissement** comparativement aux scénarios proposés, seulement accompagnés de présence de verdure sur des gonflements de trottoirs.

**En plus d'être sécuritaires pour les utilisateurs les plus vulnérables, les aménagements réalisés doivent être verts**, et ce verdissement doit être d'ordre permanent : il importe donc de préconiser des plantations diverses, plutôt que, par exemple, de favoriser l'usage de blocs de béton visant à offrir une séparation physique, ou l'usage de bollards seuls.

## 4.2 Tronçon 4

**Le tronçon 4 représente, selon le conseil de quartier, un enjeu particulier sur le plan de la sécurité des déplacements, et n'est pas assuré que le scénario proposé réponde de façon complète aux préoccupations énoncées depuis des années tant par des cyclistes que par des piétons.**

Déjà, la sécurité des déplacements piétons était mise à mal, notamment avec le refus de l'administration municipale, à répétition depuis 2017, de mettre en place un arrêt multidirectionnel à l'intersection de la 8e Avenue et de la 12e Rue. Les automobilistes arrivant ainsi du chemin de la Canardière ou de la 11e Rue arrivent rapidement, et n'ont pas d'arrêt obligatoire à faire à leur arrivée au croisement de la 12e Rue - le seul arrêt obligatoire, en direction nord, étant plutôt à l'entrée principale du Cégep Limoilou, à la 13e Rue. La traversée à la hauteur de la 12e Rue, malgré la présence de trois passages piétons, est ainsi précaire pour les déplacements actifs, et cette réalité est accentuée par la présence d'un CPE à proximité et la clientèle fréquentant ce carrefour.

Dans quelle mesure le passage d'une piste bidirectionnelle, d'un côté de la rue, vers un passage unidirectionnel, de chaque côté de la rue, permet-il de rendre plus sécuritaire cet artère, pour les piétons? Le flux additionnel de cyclistes, qui auront à travers la 12e Rue, seront-ils également eux-aussi en sécurité, considérant la vitesse et l'ampleur du flux de circulation en provenance du chemin de la Canardière et de la 11e Rue?

Dans un premier temps, **un arrêt obligatoire dans toutes les directions devrait être mis en place au carrefour de la 12e Rue et de la 8e Avenue.** Il pourra être pertinent d'évaluer l'ajout d'autres mesures de ralentissement de la circulation, à ce carrefour, que ce soit en jouant avec les proportions des aménagements ou encore en ajoutant des infrastructures conçus afin de diminuer la vitesse de circulation, comme des îlots ralentisseurs.

Afin de réduire la circulation de transit, ou peut-être sa vitesse, peut-être serait-il bon de revoir plus largement l'accès à la 8e Avenue par la 11e Rue. Un accès direct - ou presque - par le biais du boulevard des Capucins et du chemin de la Canardière peut représenter un certain incitatif à la vitesse, pour certains automobilistes. **Le conseil de quartier proposerait, ainsi, d'envisager un scénario où le tronçon de la 11e Rue, entre le chemin de la Canardière et la 8e Avenue, serait déminéralisé, et transformé en îlot de fraîcheur.**

### **4.3 Tronçon 3**

**Le conseil de quartier préconise l'option d'une piste bidirectionnelle, adossée au trottoir, plutôt que deux pistes unidirectionnelles.** La hauteur à laquelle la piste cyclable serait placée ne serait toutefois pas nécessairement équivalente à celle du trottoir.

Il est suggéré de bonifier le scénario proposé avec une augmentation de la largeur des trottoirs, au maximum de ce qui est possible. Il est également suggéré de bonifier ou revoir les traverses piétonnes et les carrefours, de façon à faciliter la cohabitation des modes de transports et à sécuriser les déplacements actifs. **De ce fait, des aménagements particuliers pourraient être**

**considérés pour l'accès au centre communautaire et parc Ferland, ou encore au Cégep Limoilou, à partir de la 8e Avenue.**

Parmi les possibilités d'ajustements, en ce sens :

- Interdiction de stationnement devant l'institution;
- Gonflement du trottoir devant le passage piéton;
- Obligation d'un léger changement de direction, dû au gonflement, pour les cyclistes et les automobilistes, obligeant ceux-ci à porter une attention particulière aux piétons;
- Autres mesures de ralentissement selon les possibilités.

Par ailleurs, des sas vélo pourraient également être aménagés à certaines intersections, lorsqu'ils sont applicables, notamment à l'intersection de la 18e Rue.

#### **4.4 Autres considérations**

Selon le conseil de quartier du Vieux-Limoilou, **il importe que la Ville de Québec intègre les travaux autour de la piste cyclable de la 8e Avenue dans une réflexion plus large, entourant le verdissement et la révision du plan de transport pour l'ensemble du secteur sud du quartier.** Cette réflexion devrait se faire en parallèle des consultations et travaux entourant le Tramway de Québec, et venir éclairer ceux-ci, plutôt que l'inverse. Il existe, dans cette zone, des opportunités importantes pour renforcer le tissu résidentiel du secteur, bonifier la place et la sécurité des transports actifs, et augmenter la proportion de verdissement et la place de la canopée - en réponse aux réalités environnementales.

**Par ailleurs, la réflexion concernant la 8e Avenue et sa bande cyclable pourrait également amener des considérations plus larges relatives à la communication entre les diverses artères cyclables du quartier, pour bonifier le réseau.**

Par exemple :

- **Mise en place d'une rue partagée, sur la 13e Rue / Royal-Roussillon**, pour permettre la communication entre la piste cyclable de la 8e Avenue, la bande cyclable de la 3e Avenue, et la piste du parc linéaire de la rivière Saint-Charles, à partir de l'accès mis en place par Parcs Canada à la sortie du parc Cartier-Brébeuf;
- **Mise en place d'une rue partagée sur la 8e Rue**, pour faire le pont entre la passerelle de la Tortue, et permettre une communication pour les cyclistes vers la bande cyclable de la 3e Avenue, la 8e Avenue;
- **Mettre en place des liens cyclistes additionnels vers le quartier Maizerets**, notamment par la réfection du viaduc de la 18e Rue, ou encore lors d'éventuels travaux liés au passage du Tramway de Québec en lien avec le viaduc Canardière.

**La multiplication des rues partagées dans le Vieux-Limoilou, et particulièrement dans la portion sud du quartier, pourra permettre de venir bonifier le verdissement du secteur, et de mener des opérations stratégiques de déminéralisation.**

Cela pourra également venir offrir un caractère «identitaire» à cette portion du quartier, par le biais d'une circulation partagée et apaisée. Le projet de la 8e Avenue pourrait ainsi servir de pilote à la mise en oeuvre d'autres artères partagées dans ce secteur, que ce soit sur la 4e Rue (entre la 4e et la 6e Avenue), sur la 5e ou la 6e Avenue, ou encore dans l'axe de la 8e Rue et des accès indirects vers la 8e Avenue. En complément à ces mesures, une déminéralisation de la 9e Avenue devrait par ailleurs être envisagée, afin de rabattre de façon importante la circulation vers le boulevard des Capucins.

Cela pourrait être jouté par **l'ajout de stationnement vélo** à divers endroits stratégiques, en lien avec la présence d'institutions ou de services. **Des stations du service ÀVélo pourraient également être ajoutées le long du parcours de la 8e Avenue.**

Enfin, au-delà des déplacements actifs, **il importe de se rappeler que les piétons ont aussi besoin d'aménagements publics tel que des lieux de repos ou du mobilier urbain**, et que ce type d'aménagement peut se trouver hors des artères commerciales. Ce type d'aménagement permettrait de bonifier l'accessibilité des déplacements actifs pour des certains groupes d'âge, et ainsi bonifier le voisinage et réduire les enjeux associés à la solitude.

## **5. Conclusion**

---

**La question de l'aménagement de la 8e Avenue peut s'inscrire dans une réflexion large, concernant la place des divers modes de transports dans l'aménagement urbain autant qu'en lien avec sa Stratégie de développement durable et ses visées.** Sur l'ensemble de son territoire revient l'idée de «construire la ville sur la ville». De quelle manière peut-on transformer des quartiers, des artères, pensées et utilisés depuis des décennies par et pour l'automobile, pour les envisager de façon large, au profit de diverses mobilités?

Ainsi, si l'on se permet de rêver au-delà de ce qui a été proposé, on pourrait imaginer, un jour, la 8e Avenue comme partie intégrante d'un «réseau express vélo». On pourrait penser cette artère au cœur d'un Vieux-Limoilou reconnu comme un éco-quartier qui s'est développé de façon organique, et qui a su sécuriser ses déplacements actifs autant que bonifier son verdissement... Bref, des idées qui pourraient émerger, et faire école, dans la mesure où l'on développe les quartiers en fonction de ce qu'on voudrait avoir, de ce qu'on voudrait imaginer. Certaines questions - comme les réalités du déneigement - devraient être perçus comme des problèmes à surmonter de façon créative, plutôt que des fatalités qui devront guider le développement de notre ville pour encore des décennies.

**D'ici là, le conseil de quartier invite la Ville de Québec à se montrer plus ambitieuse dans les moyens qu'elle compte déployer sur la 8e Avenue afin d'atteindre les objectifs qu'elle s'est donnée, de façon à créer des milieux de vie et des lieux de transit sains, conviviaux, sécuritaires et verts, où la cohabitation des modes de transports est encouragée.**

