



CONSEIL DE QUARTIER

**Avis présenté dans  
le cadre des consultations sur  
la Vision de la mobilité durable  
de la Ville de Québec**

31 mars 2021

## À propos du conseil de quartier du Vieux-Limoilou

---

Interlocuteur privilégié de la Ville de Québec, le conseil de quartier du Vieux-Limoilou (CQVL) 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 oeuvre 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

---

Dans le cadre de cet avis, le conseil de quartier du Vieux-Limoilou vise à mettre de l'avant diverses perspectives et priorités relatives à la mobilité active dans le quartier.

Se déplacer de façon active dans le Vieux-Limoilou est une pratique répandue. Cela est dû, en partie, à un aménagement du territoire qui est facilitant, ou encore à un accès à des commerces et services de proximité. **Celle-ci peut toutefois être bonifiée, notamment sur le plan de la convivialité, de l'accessibilité et de la sécurité.** Cela doit toutefois être soutenu par une évolution dans l'aménagement des déplacements - en passant d'une logique « fluidité automobile » en priorité, à une vision soutenant un usage multiple et varié de l'espace artériel.

De façon spécifique, le conseil de quartier recommande :

01. **d'aménager certaines artères à problèmes**, dans une perspective de mobilité active,
02. **de bonifier les infrastructures publics, liées aux déplacements ou au repos**, afin de soutenir l'amplification des pratiques rattachées à la mobilité active dans le quartier, autant que d'en continuer le développement.
03. **d'adresser de front les enjeux sécuritaires liés aux déplacements piétons et à vélo** afin de s'assurer que les citoyens se sentent en sécurité lors de leurs déplacements actifs dans le Vieux-Limoilou.

## Le Vieux-Limoilou, terreau fertile pour la mobilité active

---

### 1. À propos de la démarche de consultation citoyenne de 2018-2019

Les constats présentés ici sont appuyés, 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.

Cette consultation visait à amener les Limoulois et Limouloises à définir une vision pour leur quartier, tout en témoignant de ses défis et enjeux et en identifiant des actions clefs pour son développement et son évolution.

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.

Au total, c'est plus de 900 personnes qui ont participé à l'enquête.

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

Pour consulter le rapport d'analyse associé à la consultation : <http://bit.ly/cqvl2025>

### 2. La cohabitation des modes de transport : une priorité pour les résidents du quartier, autant qu'un frein potentiel à la mobilité active

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 2018-2019, 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.

Des constats généraux en côtoient d’autres, plus ciblés. Par exemple : “Un autre problème est la circulation dans les rues du quartier près de la sortie d’autoroute : les automobiles circulent rapidement dans les rues (3e Rue, 2e Rue, etc.), il est dangereux de traverser la 1ère Rue pour se rendre au parc près la rivière, il est très difficile et dangereux de traverser à la lumière au coin de la 1ère et de 8e Avenue, notamment aux heures de pointes... Les automobiles circulent à grande vitesse et ne respectent pas les passages piétons.” “Il faut que notre quartier soit plus sécuritaire, en particulier pour les rues en bas de la 4e...”

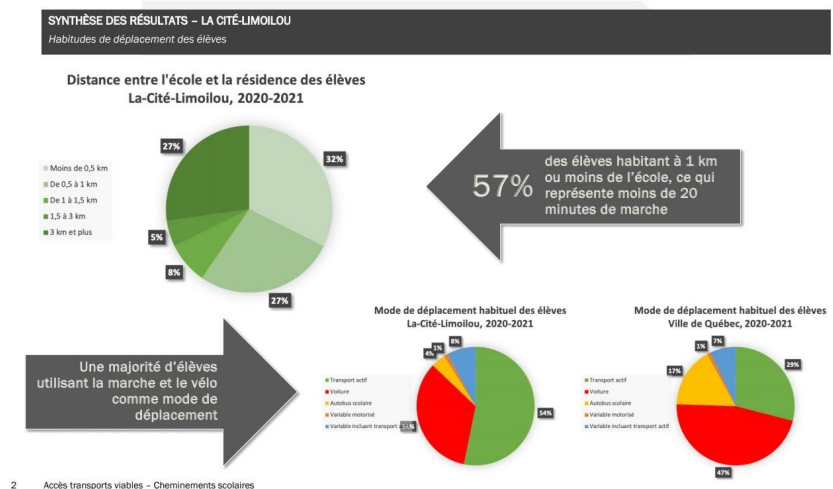
Bref, pour beaucoup, la circulation dans le Vieux-Limoilou est “trop intense” et, de surcroît, le code de la sécurité routière est, bien souvent, peu respecté par les automobilistes.

## Perspectives générales

D’un point de vue historique, l’aménagement du Vieux-Limoilou remonte au début des années 1900, alors que le plan de déplacement du quartier - alors novateur pour la région - était mis de l’avant par la Québec Land Company. Pour optimiser l’utilisation du territoire, les promoteurs de l’époque avaient conçu un système fort dense, entre appartements, cours, ruelles et rues élargies, toutes connectées afin de faciliter le déplacement des résidents du secteur.

Cet aménagement a eu des dividendes au fil des époques et, de décennie en décennie, la mobilité active est restée présente et populaire.

Les données recueillies par l’organisme Accès transports viables sont parlantes à cet effet, alors que le pourcentage d’élèves se rendant à pied à l’école est important dans le quartier, d’autant lorsque ces chiffres sont comparés avec le reste de la Ville de Québec.



Les choix effectués, au fil du temps, en matière de design et d'aménagement du territoire semblent, ainsi, influencer grandement les choix en matière de mobilité. Pour le conseil de quartier, d'un côté, le Vieux-Limoilou peut être pris en exemple, en matière de mobilité active. De l'autre côté, il n'en reste pas moins que des approches peuvent être mises en œuvre afin de permettre au quartier d'améliorer son bilan et sa performance en la matière.

## 1. Penser autrement l'aménagement du territoire

Le Vieux-Limoilou a été mis en place à une époque où les individus se déplaçaient principalement à pied : il est donc incontournable qu'à la base les infrastructures et l'organisation du quartier soutiennent la mobilité active. Toutefois, au fil des époques, avec l'intensification de l'usage de la voiture, celle-ci a pris l'avant-scène : l'aménagement urbain, plutôt que de favoriser la mobilité active, se voit donc mis au service de la fluidité des déplacements automobiles. La rue devient un espace dédié à l'automobile, et une vaste majorité de l'espace public est ainsi mis de côté au-delà de ce mode de déplacement.

Une vision de la mobilité durable doit donc contribuer à un renversement de perspective : de la fluidité automobile d'abord, c'est ainsi la capacité de tous modes de déplacements qui doit être préconisée, voire même une priorité donnée aux déplacements actifs et collectifs. Le réseau doit offrir, par défaut, des options sécuritaires qui motivent les résidents à l'idée de marcher ou de se déplacer à vélo le plus souvent possible : interconnexion des pistes cyclables, mise en place de sentiers piétons, aménagements sécuritaires, infrastructures vertes et conviviales, accès à des services de proximité, appuyé par une sensibilisation des usagers au profit de la mixité des modes de transports.

Afin de contribuer à ce renversement, une réflexion sur la nécessité et l'intensité de l'usage de la voiture est également de mise : de quelle façon peut-on appuyer un changement de paradigme (passer d'un mode « automobile d'abord » vers un mode qui est pensé pour l'ensemble des modes de déplacement)? Est-ce que cela passe par des mesures restrictives envers l'automobile, tels, par exemple :

- **Réduction du minimum requis de stationnements** pour les nouvelles résidences;
- **Réduction du nombre de kilomètres d'autoroute** dans le périmètre urbain;
- **Réduction de l'espace dédié en exclusivité à l'automobile** dans les rues;
- **Mise en place de mesures permettant la réduction de la vitesse automobile;**
- **Mise en place de mode de stationnement plus écologique**, dans une perspective de lutte aux îlots de chaleur, autant que pour un usage plus efficace du territoire.

## 2. Soutenir et susciter l'adoption de nouvelles habitudes

Selon les diverses enquêtes et analyses menées ces dernières années, l'utilisation des déplacements actifs semble répandue - selon l'enquête 2018-2019 du conseil de quartier, les analyses menées par la Ville de Québec et Accès transports viables relativement aux habitudes de déplacement, ou encore le diagnostic lié à l'usage de la 3e Avenue réalisé par la Ville de Québec et Votepour.ca. Dans le quartier, le terreau est donc - tel que mentionné - fort fertile.

En fait, il importe de distinguer les déplacements à l'intérieur du quartier, bien souvent réalisés de façon active, et les déplacements entre les quartiers, réalisés soit à l'intérieur du transport en commun, soit par auto-partage ou, évidemment, par auto solo. La question est donc de voir de quelle manière, dans une logique « laboratoire » il est possible de soutenir l'usage des déplacements actifs dans le transit à l'intérieur du quartier, d'évaluer ce qui est possible de faire quant aux déplacements des Limoulois et Limouloises entre divers secteurs de la Ville de Québec, autant que ceux des visiteurs de l'extérieur qui viennent dans le quartier pour des raisons commerciales ou liés aux activités d'études et de loisirs.

Évidemment, il sera plus facile, à court terme, de renforcer les déplacements actifs à l'intérieur du quartier, ou de favoriser les déplacements actifs entre le Vieux-Limoilou et des quartiers « de proximité » : Saint-Roch, Saint-Sauveur, Lairet, Maizerets, Vanier, Vieux-Québec-Cap-Blanc, Saint-Jean-Baptiste, Montcalm, notamment.

Parmi les initiatives « laboratoires » qui pourraient être envisagées, citons :

- **Subventionner l'achat ou à l'entretien de vélos familiaux**, tels des vélos cargo, ou des vélos urbains électriques;
- **Augmenter le budget consacré au cyclisme**, qui est actuellement de 7,60\$ par habitant à Québec, comparativement à 46\$ pour Copenhague;
- **Identifier un objectif clair de réduction de l'usage de la voiture** à Québec;
- **Mettre en priorité les déplacements actifs - et tout particulièrement les piétons - dans la planification urbaine**, plutôt que la fluidité automobile (par exemple, pourquoi est-ce que ce sont les trottoirs et pistes cyclables qui sont fermés « par défaut » lors de travaux de construction, plutôt que les accès automobiles?);
- **Appuyer le développement d'ateliers communautaires** pour l'entretien de vélos;
- Offrir une **synchronisation des feux de circulation qui permette de limiter la vitesse automobile et de favoriser les déplacements actifs**;
- **Continuer à soutenir le développement de la pratique du vélo d'hiver.**

Ces initiatives, appuyées par d'autres approches du genre, pourraient amplifier le changement culturel apporté par la mise à l'avant-scène des déplacements actifs.

## Recommandations du conseil de quartier

---

La Vision de la mobilité active peut être perçue, pour le Vieux-Limoilou, comme une opportunité de bonifier plus avant la marchabilité du quartier, autant que de résorber des enjeux associés à la mixité des usages quant aux déplacements - auto, transport en commun, vélo, marche.

Ces enjeux peuvent être adressés de différentes façon :

- en **aménageant certaines artères pour en bonifier la marchabilité** - à l'image du travail qui a été réalisé pour le chemin de la Canardière,

- en **bonifiant la présence d'infrastructures adaptées aux déplacements actifs et au repos**, facilitant ainsi les déplacements pour les clientèles plus âgées ou à incapacités,
- ou encore **en adressant divers enjeux et préoccupations relatives à la sécurité** même des déplacements.

## **1. Réaménager certaines artères pour en bonifier la convivialité et l'accessibilité pour les piétons et les piétonnes**

Dans un premier temps, observons quelques artères qui pourraient gagner d'une réorganisation ou d'un réaménagement, au profit de la mobilité active.

### **1.1 Réaménager la 9e Avenue**

Le secteur de la 9e Avenue doit être considéré. Artère automobile trop large, entrée piétonne déficiente dans le secteur : la zone devrait être réinventée - une idée appuyée par 46,3% des répondants à la consultation citoyenne de 2019-2020.

En partant d'un projet de réduction de rue, une plantation massive d'arbres pourrait être envisagée. La réduction de la largeur de l'artère réglerait également, en partie du moins, les enjeux liés à la sécurité piétonne à l'entrée du quartier. Outre un boisé, les espaces environnants pourraient également être bonifiés par des micro-aménagements : terrain de jeu, bancs et tables, œuvres d'art publiques. Autre hypothèse : possibilité d'ajouter un espace pour des lots résidentielles, au profit du logement social, en complément du maintien du boisé déjà planté sur l'accès à l'autoroute.

Le réaménagement de l'artère donnerait aussi une valeur ajoutée aux propriétés environnantes qui, pour l'instant, ne bénéficient pas d'aménagements qui accentueraient leur sentiment de distance avec tant l'autoroute Montmorency que le boulevard des Capucins.

Il est à noter que ce chantier s'est inséré parmi les dix chantiers jugés prioritaires par les répondants à l'enquête de 2018-2019, avec un score de 6,9 sur 10.

### **1.2 Réaménager la 1ère Avenue**

La 1ère Avenue peut être considérée à la fois comme une artère sous-utilisée dans le quartier, ainsi qu'une césure entre la portion Est et la portion Ouest du Vieux-Limoilou. Le défi est donc de développer des infrastructures qui favoriseront le contact entre la 3e Avenue et la 1re Avenue, afin de favoriser la mobilité des clientèles.

Des projets tels qu'une rue partagée sur la 13e Rue et Royal-Roussillon pourrait représenter un point de facilitation et, en ce sens, d'autres accès piétonniers bonifiés pourraient également être envisagés. La 8e Rue, par exemple, pourrait être ciblée, puisque son extrémité fait également le pont avec le parc linéaire de la rivière Saint-Charles – à l'image de la 13e Rue et du parc Cartier-Brébeuf (cela, sans compter le raccord à venir, par le biais d'une passerelle piétonne, vers le site de la Pointe-aux-Lièvre).



Il importe ainsi de s'assurer que l'artère ne soit pas perçue comme une "césure" dans le quartier, opposant le secteur Stadacona à celui de la 3e, mais qu'il y ait une réelle perméabilité entre les deux zones, appuyé par des aménagements piétonniers ou cyclables qui encourage cette pollinisation et la rendent conviviale. "Je constate un fossé entre les secteurs du quartier", dira un résident, soulignant qu'il y a "peu d'échanges entre les deux secteurs".

De plus, au-delà des accès entre les portions Est et Ouest du quartier, il faut également penser à la marchabilité même de la 1ère Avenue, à son aspect convivial. La bonification d'infrastructures de loisirs en certains endroits stratégiques de l'artère – le parc du Passage, les points d'accès entre la 1re Avenue et le parc linéaire, les alentours de l'école primaire Grande-Hermine, ou autres. La création d'espaces verts, de repos, de jeux ou de socialisation rendraient ainsi les déplacements piétons sur l'artère plus conviviaux.

Actuellement, il n'est tout simplement pas agréable de marcher sur la 1re Avenue. C'est à ce point qu'il faut travailler, en priorité, lors d'un éventuel réaménagement de l'artère.

### **1.3 Réaménager la 4e Avenue**

Les impératifs liés à la circulation piétonne, cycliste ou automobile sur les 2e, 3e et 8e Avenues sont relativement clairs : citons la présence de bandes ou pistes cyclables, ou celle de plusieurs arrêts obligatoires aux intersections ou feux de circulation. Bien que la situation ne soit pas parfaite, il n'en reste pas moins que pour la zone est du Vieux-Limoilou, trois des quatre principales avenues offrent des options adéquates pour piétons, cyclistes et automobilistes.

Mais qu'en est-il de la 4e Avenue?

Comparativement à ses voisines, elle 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 le passage des piétons manquent à l'appel.

De ce fait, plusieurs intersections posent problème et présentent des défis – tant pour les conducteurs, que pour les piétons ou cyclistes.

Actuellement, les piétons peuvent traverser de façon sécuritaire l'artère du Vieux-Limoilou dans sa portion sud, que ce soit à l'arrêt de la 3e Rue, ou aux feux de signalisation de la 4e, 6e, 8e ou 12e Rue. Par la suite, de la 13e à la 18e Rue, il n'existe qu'un seul passage piéton prioritaire, ce qui représente un manque important. Non seulement la signalisation entourant le passage piéton déjà existant est-elle déficiente (les automobilistes n'y laissant pas la priorité aux piétons), mais, considérant la présence de l'autre côté tant du parc Ferland que du Cégep Limoilou, cet unique passage ne représente pas une option suffisante pour la portion nord de l'artère - d'autant que la 4e Rue s'inscrit dans un parcours scolaire important.

Cela, sans compter l'aspect convivial de l'artère qui pourrait également être amélioré : certes, quelques points de verdissement sont présents, mais, de manière générale, d'autres plantations pourraient également être prévues sur sa longueur.



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

- Meilleure **signalisation** entourant les passages piétons;
- **Aménagement de la chaussée** menant à un rétrécissement à ces passages;
- Possibilité d'ajouter une **trame verte au centre de la chaussée**;
- Transformation de l'artère en "**rue conviviale**", à l'image du chemin de la Canardière.

#### 1.4 Réaménager la 18e Rue

La dangerosité de la 18e Rue n'est plus à démontrer. Cela dit, au fil de la récente année, la Ville de Québec a commencé à adresser le problème de façon concrète, par le biais de la création d'un comité sur la sécurité de l'artère, regroupant acteurs locaux, citoyens et représentants de l'administration municipale, de même que par la mise en place de mesures temporaires.

La question, à ce stade, est de voir si les mesures temporaires seront pérennisées, celles-ci ayant eu un effet favorable sur la vitesse de la circulation sur l'artère.

Ces mesures viennent par ailleurs répondre à une forte préoccupation des citoyens et citoyennes du quartier quant à la sécurité de cette rue.

#### 1.5 D'autres artères préoccupantes

Il va sans dire : d'autres artères sont préoccupantes, à divers égards, sur le plan de la sécurité routière et de la convivialité d'accès. Dans l'enquête de 2018-2019, aux côtés de la 18e Rue et de la 4e Avenue, c'est pour l'essentiel la 8e Avenue, la 3e Avenue et la 1ère Rue qui ont été le plus citées en lien avec des enjeux relatifs à la sécurité routière et à des enjeux relatifs à la vitesse de circulation.

Les enjeux de circulation entourant la 12e Rue (École Saint-Fidèle) ont également été cités à quelques reprises, notant la vitesse et la densité de circulation à l'heure de pointe matinale dans cet axe du quartier - sur l'artère elle-même, hors de sa portion réaménagée, mais aussi, et peut-être surtout, autour de cet artère et dans ces divers accès.

Quelques exemples de commentaires reçus :

- "Je trouve aberrant que la 12e Rue soit utilisée par bon nombre d'automobilistes comme zone de transit... En effet, beaucoup de voitures arrivent de Canardière, et entre dans Limoilou par le biais de l'accès à proximité du Cégep Limoilou, sur la 11e Rue. Or, force est de constater que ces automobilistes qui se butent à une 11e Rue qu'ils ne peuvent emprunter en raison du sens unique, tournent à droite longeant ainsi le Cégep pour rouler ensuite sur la 12e Rue où circulent les élèves, leurs parents et leur fratrie en route vers la garderie... Ne peut-on pas rendre la 12e Rue plus sécuritaire?"
- "Parmi les problèmes, il y a la circulation dans les rues du quartier près de la sortie d'autoroute : les automobilistes circulent rapidement dans les rues - 3e Rue, 2e Rue, 1ère Rue, etc. Il devient dangereux de traverser la 1ère Rue pour se rendre au parc D'Iberville."

- “Il faudrait envisager une réduction de vitesse sur les rues et des arrêts obligatoires pour les automobilistes à certaines intersections sur la 3e Avenue, tout particulièrement en haute de la 6e Rue. En tant que piéton, il peut être long avant de pouvoir traverser cette avenue de façon sécuritaire!”
- “Il ne faut pas se contenter d’atténuer, mais plutôt travailler à ralentir et sécuriser la circulation sur la 3e Avenue.”

D’autres évoquent également l’importance pour les piétons de se sentir en sécurité et qu’une priorité leur soit accordée par le biais des aménagements en place - tout particulièrement sur la 3e Avenue où les passages piétons demeurent, pour beaucoup, mal balisés et surtout, peu respectés. Parmi les options, la réduction de vitesse (à 30 km/h) est d’ailleurs régulièrement mentionnée et citée.

En fait : ici comme ailleurs, l’enjeu de la sécurité piétonne revient régulièrement, notant que si on est dans un quartier marchable (et marché), le sentiment de sécurité des marcheurs demeure limité dans leurs déplacements.

### **1.6 Faciliter les déplacements actifs entre quartiers**

Actuellement, le réseau piétonnier doit être renforcé. Les grands axes de déplacement routier ou autoroutier sont souvent perçus et vécus comme des barrières au déplacement piéton.

Par exemple, l’aménagement de l’autoroute Laurentienne limite les accès entre le Vieux-Limoilou et Pointe-aux-Lièvres vers Saint-Sauveur et le parc Victoria, ou encore l’organisation du boulevard Hamel rend difficile l’ancrage entre Vanier, le Vieux-Limoilou et Lairet. Même si, dans les faits, ces zones sont accessibles en transport piétonnier, il n’en reste pas moins que le choix de placer en priorité la fluidité des déplacements automobiles vient limiter la sphère des possibles liée aux déplacements piétonniers sécuritaires et conviviaux.

Ainsi, les ajustements suivants apparaissent nécessaires :

- **Aménagement du pont Dorchester**

À l’image du pont Drouin, rendre la traversée du pont Lavigneur agréable et conviviale. La vue, à cet endroit, sur la rivière Saint-Charles est superbe, mais il n’y a pas de sièges ou d’espace où s’arrêter pour en profiter. Le manque de couvert végétal ou de présence de fraîcheur rend désagréable la circulation piétonne en été.

Pourquoi ne peut-on pas mieux utiliser les larges trottoirs qui y sont déjà placés? Considérant que, pour plusieurs piétons, il s’agit actuellement du principal accès au quartier — à pied ou à vélo, n’y aurait-il pas lieu de mieux le penser?

Dans la consultation 2018-2019, le réaménagement du pont Dorchester a été reçu favorablement, obtenant un score de priorité de 6,9 sur 10, plaçant l’initiative parmi les dix projets prioritaires parmi les chantiers précédemment identifiés par les administrateurs et administratrice du conseil de quartier.

- **Aménagement du pont-tunnel Joseph-Samson**

Ce passage est la porte d'entrée tant de la piste cyclable menant vers Maizerets et Montmorency que celle du parc linéaire de la rivière Saint-Charles. Sa traversée permet un accès rapide au secteur du Vieux-Port ou de la Gare du Palais. Une superclinique médicale (Pro-Activ) s'y trouve également.

Pourtant, la circulation piétonne ne semble pas être particulièrement encadrée ou encouragée. Le passage cyclable, de la piste du côté ouest aux accès du côté est, est peu sécurisé. La cohabitation des piétons sur le côté ouest du pont est mal balisée. L'accès sous le pont, du côté de Saint-Roch, n'est pas entretenu en hiver et représente des enjeux de sécurité ou de sentiment de sécurité important. Pourtant, de par sa situation géographique, cet accès devrait être capital pour le quartier. Son manque d'aménagement fait de lui une artère sous ou mal utilisée.

- **Aménagement du secteur de la Croix-Rouge**

Il est ironique que le seul accès par pont menant au quartier qui soit aménagé, le pont Drouin, débouche sur ce qui est essentiellement un désert de béton, hostile tant aux cyclistes qu'aux piétons. L'aménagement manquant de ce secteur limite de manière importante l'accès pour les Limoulois et Limouloises à des équipements de proximité tels le parc Victoria ou le CLSC Basse-Ville, voire à l'entrée du centre-ville lui-même par d'autres accès que la rue du Pont.

Le secteur doit être réaménagé de façon prioritaire, en respectant les principes de convivialité et de fluidité, en priorité pour les transports collectifs et actifs.

La mise en place d'un centre lié au Réseau de transport structurant ne doit pas reproduire l'état de situation actuelle, mais devra plutôt bonifier les liens entre le Vieux-Limoilou, Saint-Roch et Saint-Sauveur, soutenant l'accès aux infrastructures de proximité, voire prolongeant celle-ci - créant des ponts entre quartiers, mais également entre espaces verts (parc Victoria, parc linéaire de la rivière Saint-Charles, site de la Pointe-aux-Lièvres).

- **Aménagement du secteur du chemin de la Canardière et d'Henri-Bourassa**

Pourquoi n'est-il pas possible, de façon agréable, de passer du Vieux-Limoilou au quartier Maizerets? Ces accès devraient être jugés importants, ne serait-ce que pour l'accès au CLSC Limoilou ou au Domaine Maizerets. D'un côté, on doit traverser une zone industrielle aux aménagements peu verts ou conviviaux. De l'autre, on doit plutôt longer voir franchir une artère à la circulation lourde (18<sup>e</sup> Rue) pour se retrouver à une intersection tout aussi lourde (Henri-Bourassa).

Les accès entre le Vieux-Limoilou et Maizerets sont fort limités, en raison du chemin de fer : il importe donc d'autant de faciliter et bonifier les quelques points d'accès existants.

- **Aménagement de la rue de la Pointe-aux-Lièvres**

La portion de la rue de la Pointe-aux-lièvres comprise entre le boulevard Wilfrid-Hamel et le pont Lavigueur est un chemin d'accès important de et vers le centre-ville et le nouvel écoquartier de la Pointe-aux-Lièvres ainsi que vers le secteur Expocité et son nouveau centre Vidéotron, en plus d'être aux abords du sentier linéaire de la rivière Saint- Charles. Or, ses voies trop larges et sa faible couverture végétale sont peu attirants pour les piétons et cyclistes.

## **2. Soutenir les déplacements actifs des populations âgées ou à incapacité par la bonification des infrastructures urbaines liées à la détente**

La clef, pour bonifier et soutenir les déplacements actifs, c'est de rendre convivial ce mode de transport : oui, par le réaménagement de certaines artères, mais aussi par la bonification des aménagements publics qui ainsi le soutiennent.

### **2.1 Créer des aménagements de repos ou de pause**

L'idée de la création de "micro parcs" ou lieux de verdure et de voisinage a été reçu favorablement (note de 8, 9 ou 10) par 535 répondants, avec une médiane de 7,7 sur 10, faisant de ce dossier l'un des cinq points prioritaires identifiés par les répondants à l'enquête de 2018-2019, parmi les chantiers proposés par le conseil de quartier.

Évidemment, en offrant des alternatives aux cours et balcons et en offrant des espaces d'intérêt à proximité des lieux de vie, on favorise la rétention de jeunes familles tout en permettant aux résidents et résidentes d'avoir accès à d'autres types d'aménagement et, ainsi, d'augmenter les chances que ceux-ci fassent le choix de sortir de chez eux, de profiter de ces lieux, et de renforcer la dynamique de voisinage déjà inhérente au quartier.

Leurs avantages pour les déplacements actifs est également manifeste : il va sans dire également que des clientèles âgées ou à incapacité pourraient en bénéficier : actuellement, des lieux de repos n'existent que sur la 3e Avenue (bancs publics, Place Limouloise) et sur quelques places et parc ciblés, soit au coeur du quartier (parc Roland-Asselin, parc Sylvain-Lelièvre), soit en périphérie de celui-ci (parc D'Iberville, parc Ferland, Cégep Limoilou, parc de l'Anse-à-Cartier, parc du Vieux-Passage, parc linéaire de la rivière Saint-Charles), ou encore à quelques-uns des arrêts d'autobus du RTC. De ce fait, il devient parfois plus difficile, en l'absence de lieux de repos, pour des personnes qui ont des contraintes en lien avec la mobilité, relativement à la santé physique, à l'âge ou à des handicaps, de prendre des temps de repos hors de ces secteurs : pourquoi ne pas en offrir ou en permettre ailleurs que dans les parcs et sur les artères à vocation commerciale?

### **2.2 Bonifier les corridors scolaires**

Dans la continuité des éléments précédemment étayés : les enjeux de sécurité piétonne mis de l'avant dans la fréquentation au quotidien des artères prennent une dimension toute particulière à l'heure de pointe scolaire. De quelle manière peut-on, de ce fait, rendre les déplacements à

ped vers l'école plus sécuritaires et, par extension, comment peut-on rendre plus désirables ceux-ci auprès d'une plus grande portion des parents d'enfants d'âge scolaire?

Dans le cadre de la Stratégie sur la sécurité routière de la Ville de Québec, des établissements d'enseignement du quartier ont commencé à documenter plus avant la problématique. Il importe de compléter cette documentation, de l'étayer et - surtout - dans un contexte où plusieurs de ces réalités sont déjà connues et reconnues, amorcer dès que possible des actions qui viseront l'atténuation des enjeux de circulation dans le quartier et la bonification des déplacements piétons, tout particulièrement en ce qui concerne les déplacements scolaires.

Plusieurs des artères identifiées précédemment (avec en tête la 1<sup>ère</sup>, 3<sup>e</sup> et la 4<sup>e</sup> Avenue) sont très fréquentées par les élèves du primaire - tout comme la 8<sup>e</sup> Avenue et la 18<sup>e</sup> Rue pour les élèves de niveau secondaire.

### 2.3 Soutenir l'usage des ruelles

Les ruelles sont une particularité du quartier Limoilou. Les enjeux relatifs à la sécurité piétonne y sont également exprimés de façon claire par les citoyens et citoyennes du quartier et peut avoir un impact sur leur usage dans une perspective de déplacements actifs. Leur vocation, il faut le dire, est imprécise et variable : certaines ruelles prennent l'allure d'espace de jeux, d'extensions d'arrière-cours où les enfants peuvent jouer, d'autres ruelles sont plutôt des artères secondaires, utilisées comme raccourcis par les uns pour éviter des détours, ou comme accès au stationnement par les autres.

La sécurité dans les ruelles est un enjeu. Et la sécurité à l'entrée et la sortie de ces artères en est un autre, d'autant - sinon plus! - complexe.

En effet : la sortie des ruelles arrive bien souvent tout juste après, ou tout juste avant, une intersection. Les automobilistes ont fait un premier arrêt, avant d'entrer sur l'artère - ou sinon sont sur le point d'en faire un, et de ce fait peuvent manquer de vigilance. La question est ainsi de voir de quelle façon, par le biais d'aménagements, de signalisation ou d'autres types d'interventions, on serait en mesure de sécuriser l'entrée et la sortie des ruelles, au profit des piétons et des cyclistes - et tout particulièrement des plus jeunes d'entre eux!

### 2.4 Mettre en place des rues partagées

Une solution serait liée à la mise en place de rues partagées. L'expérience a été menée par la Ville de Québec dans le cadre de ses "rues festives" à l'été 2020, mais l'initiative pourrait facilement être pérennisée - et, une fois pérennisée, celle-ci pourrait être accompagné d'initiatives qui permettrait à la fois le verdissement, et à la fois justement cette cohabitation des modes de transports.

Certaines artères - tel qu'évoqué précédemment - pourraient être rendues partagées en lien avec une circulation qui est déjà largement métissée, entre vélo et auto. C'est le cas de rues comme **Royal-Roussillon / 13<sup>e</sup> Rue**, ou encore la **8<sup>e</sup> Rue**.

D'autres artères devraient être envisagées comme "rues partagées" dans une logique de verdissement - la réorganisation des rues permettant de libérer de l'espace, actuellement

utilisées par l'automobile dans une logique de déplacement (et non de stationnement). C'est le cas, notamment, d'artères situées dans la portion sud du quartier - le secteur Hedleyville. Des artères comme la **5e ou la 7e Avenue**, pourraient représenter des tronçons d'amplitude légère qui, de ce fait, pourraient être réajustés. Cela dit - au-delà de ces suggestions, un véritable travail d'analyse mériterait d'être fait pour ce secteur, de façon large.

De façon générale, une analyse du potentiel de certaines artères du quartier dans une transition vers des rues partagées devrait être envisagée.

Spécifions que, dans l'enquête de 2018-2019, plusieurs répondants ont mis de l'avant l'intérêt pour ce type d'artères - que ce soit dans une perspective de solution à des problèmes existants, ou encore en réponse à la question "comment voyez vous le quartier dans 10 ans".

## **2.5 Poursuivre le développement de rues vertes et conviviales**

Tout aménagement de rue à venir dans le Vieux-Limoilou devrait être effectué dans le respect des principes liés au développement durable et de la convivialité : voilà un autre des constats qui ressort de l'enquête de 2018-2019. Le modèle a été apprécié par de nombreux répondants à l'enquête 2018-2019 et, de ce fait, pourrait être amplifié et développé plus avant.

Le chantier proposant le développement de plus de rues vertes et conviviales a d'ailleurs reçu un score de 7,7 sur 10 dans l'enquête - plaçant l'initiative au deuxième rang. La proposition intégrait par ailleurs des artères problématiques déjà mentionnées, comme la 4e Avenue.

## **2.6 Poursuivre le développement du réseau cyclable**

Avec une bande cyclable sur la 3e Avenue ainsi que sur la 8e Avenue, en supplément de la piste sportive de la rivière Saint-Charles, il existe une bonne base en matière d'accès cyclables dans le quartier. Des points d'ancrages additionnels pourraient être toutefois développés, notamment dans la perspective d'un axe Est-Ouest, considérant que la majorité des axes développés le sont plus dans une perspective Nord-Sud. Ajoutons que, de façon générale, plus de place au profit du vélo semble souhaité par les répondants de l'enquête 2018-2019.

Parmi les axes qui pourraient être préconisés :

- **Axe Royal-Roussillon / 13e Rue**, permettant de passer directement du parc Cartier-Brébeuf jusqu'au Cégep Limoilou.
- **Axe 8e Rue**, permettant d'accéder directement à vélo du secteur de la Pointe-aux-Lièvres jusqu'à la 3e Avenue, dans la foulée de la mise en place de la passerelle piétonne prochainement mise en place.

### 3. Rendre plus attractive la mobilité active en la rendant plus sécuritaire

Dans le Vieux-Limoilou, comme ailleurs dans la Ville de Québec, plusieurs enjeux et préoccupations demeurent en ce qui a trait aux déplacements piétons. Dans un contexte où le Vieux-Limoilou possède nombre de commerces de proximité, il importe de s'assurer que le secteur puisse être facilement fréquenté à pied, d'abord et avant tout.

L'accroissement de la sécurité piétonne, parmi les actions suggérées à la consultation citoyenne de 2018-2019, a été ciblée par plus de 58% des répondants et répondantes, avec une pluie de commentaires et de recommandations émises.

Quelques exemples de commentaires reçus :

- “Il est dangereux de traverser la rue pour se rendre au parc près de la rivière, à proximité de la 1<sup>ère</sup> Rue et de la 8<sup>e</sup> Avenue. Les automobilistes circulent à grande vitesse et ne respectent pas les passages pour piétons.”
- “Il faut continuer de développer les infrastructures pour piétons et cyclistes.” “Je suis déchiré entre la fierté pour mon quartier de le voir attirer plein de gens et l'irritation que ça crée d'avoir beaucoup de circulation automobile dans les rues - donc danger pour les piétons, difficulté de traverser certaines rues.”
- “Il faut lutter davantage contre l'envahissement de l'automobile dans le quartier.”
- “Il faut gérer l'augmentation de la circulation afin d'assurer un respect des cyclistes et des piétons par les automobilistes.”
- “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 actifs, tant à l'échelle des rues qu'à l'échelle du quartier.”

Voici certains secteurs qui pourraient être considérés concernant l'aménagement :

- **Manque de passages pour piétons sur la 3<sup>e</sup> Avenue, entre la 14<sup>e</sup> et la 18<sup>e</sup> Rue ainsi que sur la 1<sup>re</sup> Avenue** : pour palier à ce manque, un passage piéton pourrait être ajouté à l'intersection de la 15<sup>e</sup> Rue sur la 3<sup>e</sup> Avenue, par exemple;
- **Mauvais aménagement de l'intersection de la 3<sup>e</sup> Avenue et du boulevard Benoît-XV et de la 17<sup>e</sup> Rue**, lié entre autres à l'absence de passage pour piéton marqué clairement au sol dans cette artère;
- **Meilleure organisation de la traversée piétonne ou automobile à la hauteur de la 13<sup>e</sup> Rue sur la 4<sup>e</sup> Avenue** : considérant qu'il s'agit d'un accès direct vers le Cégep Limoilou, il apparaît nécessaire que cette artère bénéficie d'un marquage particulier afin d'accompagner le transit;



- **Bonifier les passages entre les artères marchables et la 18e Rue**, tout particulièrement concernant la 3e Avenue en pérennisant les aménagements pilote développés par le comité sur la 18e Rue formé à l’initiative de la Ville de Québec;
- **Meilleure marquage sécurité des traverses piétonnes** où les piétons ont priorité : actuellement, le marquage jaune au sol ne suffit pas et devrait être, systématiquement accompagné de panneaux blancs rappelant aux automobilistes que la priorité est aux piétons, ainsi que de brigadiers statiques ou d’autres mesures de sécurité plus lourdes, tel un trottoir traversant.

Spécifions d’ailleurs que la sécurité des passages piétonniers a été fréquemment citée au fil de l’enquête de 2018-2019 par les répondants - on veut “plus de passages piéton”, on souhaite que ceux-ci soit “respectés par les automobilistes”, ou encore on souhaite les rendre plus sécuritaires;

- **Une importante campagne de sensibilisation** doit être réalisée, auprès des conducteurs, afin de rappeler aux usagers de la route la réglementation en matière de passage pour piétons;
- **Mise en place de traverses piétonnes à la sortie des ruelles** : puisque les ruelles servent, bien souvent, d’artères piétonnes ou d’artères partagées, il apparaît important de signaler aux conducteurs que les piétons risquent de passer de ruelle en ruelle, en traversant les rues, plutôt que d’effectuer un détour afin de passer par l’intersection habituelle : de ce fait, des traverses piétonnes marquées en blanc au sol devraient être mises en place pour certaines d’entre elles figurant parmi les plus fréquentées.

Par ailleurs, les enjeux relatifs à la circulation automobile dans les ruelles ont également été mis de l’avant dans l’enquête de 2018-2019 - “la circulation dans les ruelles, et principalement les gens qui utilisent les ruelles comme raccourcis”, “les ruelles sont pleines de voitures et deviennent presque dangereuses pour les enfants”. Bien que l’idée des ruelles vertes soient mise de l’avant de façon régulière, on parle aussi fréquemment de ruelles sécuritaires et accessibles;

- **S’assurer, les jours de collecte des matières résiduelles, que les trottoirs demeurent accessibles aux piétons**, notamment en ce qui concerne le passage de poussettes;
- **Limiter, le plus possible, dans le réaménagement des artères ou trottoirs, la présence d’infrastructures** (poteaux téléphoniques, poteaux électriques, bornes-fontaines) sur les trottoirs;
- **Réduire la limite de vitesse des véhicules à 30 km/h dans les rues résidentielles**;
- **Limiter la circulation automobile dans les ruelles**, qui dans bien des cas, servent d’artère de transit afin d’éviter lumière ou circulation automobile plus lourde;
- **Mieux déneiger les trottoirs** - il s’agit d’un enjeu qui a été, spécifions-le, fréquemment cité dans l’enquête de 2018-2019 - par exemple : “les trottoirs doivent être mieux

entretenus l'hiver, ils deviennent carrément dangereux”, “les trottoirs sont mal entretenus, avec présence de glace en hiver”. Ce point mérite d'être mentionné ici, en attendant de voir si la nouvelle politique de déneigement de l'administration municipale aura un impact favorable.

Évidemment, à cela, on pourrait également penser qu'une meilleure signalisation pourrait être aussi pensée pour la sortie du quartier alors qu'à l'heure de pointe, l'entrée dans le quartier ou la sortie du quartier à la hauteur du pont Drouin, sur la 4<sup>e</sup> Rue, commence actuellement à représenter un enjeu important, avec des impacts tant sur la marchabilité que sur l'environnement sonore de l'endroit.

## Conclusion

---

Le conseil de quartier du Vieux-Limoilou est heureux de voir la Ville de Québec se doter d'une vision des déplacements actifs.

Il espère que, par le biais de cette vision, des investissements et des ajustements quant à l'organisation du territoire seront effectués, au profit des déplacements actifs. Il souhaite également que, par le biais de cette vision, la philosophie « l'automobile d'abord » sera remplacée par une philosophie plus inclusive, au profit de tous les moyens de transport, avec la volonté de la mise de l'avant des modes actifs. Il souhaite également que la convivialité et la marchabilité des artères de son quartier pourra être bonifiée, par le biais de cette vision et des budgets qui l'accompagneront.

Cette Vision est une bonne nouvelle pour la Ville de Québec, et doit permettre de soutenir un usage bonifié des déplacements actifs, dans le Vieux-Limoilou, autant qu'entre le Vieux-Limoilou et les quartiers voisins, ainsi qu'à l'échelle de la Ville de Québec dans son ensemble, afin de réduire notre dépendance à l'automobile.