

# Plan de mobilité **durable** du quartier Saint-Sauveur



Des solutions adaptées  
aux besoins de la population



COMITÉ  
DES CITOYENS ET CITOYENNES  
DU QUARTIER SAINT-SAUVEUR



CONSEIL  
DE QUARTIER  
DE SAINT-SAUVEUR

Une réalisation du Comité des citoyens et citoyennes du quartier Saint-Sauveur et du Conseil de quartier de Saint-Sauveur. 2016

## Équipe de réalisation

### Membres du Groupe de travail sur la mobilité de quartier

Comité des citoyens et citoyennes du quartier Saint-Sauveur

Linda-Marie Blais  
Denise Garneau  
Étienne Grandmont  
Éric Martin  
Justin Moisan  
Nicol Tremblay

Conseil de quartier de Saint-Sauveur

Marc-André Beauchemin  
Georges Henri Cloutier  
Bruno Falardeau  
Akeem Lakhani  
Jean-François Lépine  
Nicolas Saint-Laurent  
Olivier Meyer  
Louis Pouliot  
Sylvain Simoneau  
Éliane Trottier

### Coordination

Denise Garneau  
Éric Martin

### Animation

Éric Martin  
Justin Moisan

### Rédaction

Bruno Falardeau  
Éric Martin

### Comité de lecture

Bruno Falardeau  
Denise Garneau  
Étienne Grandmont  
Éric Martin  
Sylvain Simoneau  
Nicol Tremblay

### Commentaires et suggestions

Ville de Québec, Service de la planification et de la coordination de l'aménagement du territoire

Jean-François Martel

### Cartographie

Éric Martin  
Sylvain Simoneau

### Révision linguistique

Bruno Falardeau

### Recherche des crédits photographiques

Marie-Joëlle Lemay-Brault

### Illustration de la page de couverture

Francis Falardeau-Laperle  
Janie Hémond

## Remerciements

Le GTMDQ tient à remercier :

- les citoyens et les citoyennes pour leur engagement et leur détermination dans le but

- d'améliorer la qualité de vie dans le quartier;
- le Centre d'écologie urbaine de Montréal pour ses formations, ses outils d'animation ainsi que son soutien à favoriser les déplacements actifs au sein des collectivités;
- Accès transports viables pour son engagement indéfectible envers le projet;
- la Fondation Béati et l'ensemble de nos bailleurs de fonds pour leur appui financier.

## Ce projet a été rendu possible grâce à la participation financière des acteurs suivants :

- la Fondation Béati;
- le Comité des citoyens et citoyennes du quartier Saint-Sauveur;
- le Conseil de quartier de Saint-Sauveur;
- la Caisse d'économie solidaire Desjardins;
- Mme Agnès Maltais, députée de Taschereau;
- la Ville de Québec, arrondissement La Cité-Limoilou;
- Basse-Ville en forme;
- l'Écomusée du fier-monde.

## Informations

Comité des citoyens et citoyennes du quartier Saint-Sauveur

301, rue Carillon, Québec (Québec) G1K5B3  
| [cccqsss@bellnet.ca](mailto:cccqsss@bellnet.ca) | [www.cccqss.org](http://www.cccqss.org)  
418-529-6158

## Résumé

Alors qu'en 2011, la Ville de Québec invitait la population à collaborer à la réalisation de projets collectifs en matière d'aménagement et de mobilité<sup>1</sup>, c'est avec fierté que le Comité des citoyens et citoyennes du quartier Saint-Sauveur et le Conseil de quartier de Saint-Sauveur répondent à cet appel en présentant le *Plan de mobilité durable du quartier Saint-Sauveur* (PMDQ), le premier plan de mobilité durable de quartier sur le territoire de la Ville de Québec.

La première partie du PMDQ énonce les orientations et les recommandations visant à corriger les problèmes de mobilité du quartier Saint-Sauveur, lesquels sont détaillés dans la seconde partie du document.

L'ensemble de ce travail a été élaboré par le groupe de travail sur la mobilité durable de quartier (GTMDQ), en concertation avec la population et avec la collaboration d'un réseau d'experts. Il tient également compte des recommandations et des suggestions émises au printemps 2015 par le Service de la planification et de la coordination de l'aménagement du territoire de la Ville de Québec.

Le PMDQ est issu d'une vaste démarche consultative et participative qui s'est déroulée

entre 2011 et 2014. C'est pourquoi le groupe de travail croit fermement que l'ensemble des recommandations présentées dans ce document répond aux besoins de la population et que la mise en œuvre du PMDQ permettra de favoriser les transports actifs et collectifs dans le quartier Saint-Sauveur, en plus d'améliorer la convivialité des espaces publics et la sécurité des divers usagers de la route.



Illustration 1: Consultation publique, Centre Édouard-Lavergne, 2014. Photo : PMDQ

<sup>1</sup> Ville de Québec, *Plan de mobilité durable, pour vivre et se déplacer autrement*, Québec, 2011.

# TABLE DES MATIÈRES

Lexique : quelques termes essentiels de l'urbanisme.....	1
<b>Partie 1 : Orientations et recommandations</b>	
1. Présentation du projet.....	3
2. Cadre d'orientation.....	6
3. Lieux d'intervention prioritaires.....	9
4. Orientations spécifiques au réseau piétonnier.....	12
5. Orientations spécifiques au réseau cyclable.....	18
6. Orientations spécifiques au réseau de transport collectif.....	23
7. Orientations spécifiques au réseau routier.....	27
8. Orientations spécifiques à la lutte contre les îlots de chaleur et les aménagements écologiques.....	33
9. Recommandations générales à l'échelle de la Ville de Québec.....	35
<b>Partie 2 : Diagnostic citoyen</b>	
1. Portrait du quartier Saint-Sauveur.....	39
2. Diagnostic citoyen.....	48
Annexe : Audit de potentiel piétonnier.....	63
Résumé du Diagnostic citoyen.....	66
Synthèse des recommandations.....	67

## LEXIQUE : QUELQUES TERMES ESSENTIELS DE L'URBANISME<sup>2</sup>

**Apaisement de la circulation :** mesures d'ingénierie (dos d'âne allongés, saillies de trottoir, etc.) et stratégies organisant leur mise en œuvre (zones de 30km/h, zones de rencontre, etc.) qui visent à réduire les vitesses ou les volumes de circulation motorisée sur des voies de circulation publiques (Bellefleur et Gagnon 2011).

**Artère :** rue bidirectionnelle de 4 à 8 voies dont la chaussée est généralement divisée par un terre-plein ayant un débit de plus de 33 000 véhicules par jour. La vitesse sur une artère se situe entre 50 km/h et 70 km/h.

**Avancée de trottoir :** élargissement de trottoir à l'intersection de façon à rétrécir la voie de circulation pour la traversée du piéton.

**Bande cyclable :** bande délimitée par du marquage ou des délinéateurs (poteaux) qui se trouvent généralement contiguë à la voie de la circulation automobile.

**Bateau pavé :** abaissement du niveau du trottoir permettant aux piétons de passer facilement du trottoir à la rue.

**Bollard :** masse cylindrique fixée verticalement au sol de manière à rétrécir la chaussée.

**Circulation de transit :** ensemble des véhicules empruntant un axe routier, sans y avoir une destination immédiate. Ces déplacements sont souvent perçus comme indésirables lorsque les conducteurs utilisent les rues locales comme raccourci ou pour éviter la congestion sur les artères.

**Chaussée partagée désignée :** généralement identifiée par un symbole de cycliste peint à même le sol, une chaussée désignée est une rue où le cycliste et l'automobiliste se partagent la route.

**Connectivité :** connexions qu'offre un lieu pour relier les autres lieux à son environnement.

**Collectrice :** chaussée de 4 à 6 voies souvent séparée par un terre-plein dont la limite de vitesse est de 50 km/h et dont le débit automobile se situe entre 1 000 et 15 000 véhicules par jour.

**Dos d'âne :** demi-cylindre placé dans la rue pour ralentir la circulation automobile.

**Entrée charretière :** abaissement du trottoir correspondant à l'entrée réservée aux véhicules.

**Espace frontière :** aménagement ou espace inhospitalier qui contribuent à enclaver un secteur ou à limiter la continuité des déplacements piétons (p. ex. voies ferrées, viaduc, autoroute).

**Espace tampon :** espace de protection entre l'espace réservé aux piétons et celui réservé aux automobilistes.

**Intersection :** lieu où se rencontrent deux ou plusieurs chaussées, peu importe les angles des axes de ces chaussées.

**Locale (rue) :** rue dont la limite de vitesse se situe entre 30 km/h et 50 km/h et dont le volume de circulation se situe entre 1000 et 3 000 véhicules

par jour.

**Mixité fonctionnelle :** présence de plusieurs utilisations du sol (p. ex. habitations et commerces) dans un quartier (p. ex. centre-ville).

**Mobilier urbain :** ameublement et objet installés dans l'espace public procurant un service à la collectivité (p. ex. banc, lampadaire, poubelle).

**Mobilité durable :** capacité des personnes et des biens à se déplacer ou à être transportés d'un endroit à un autre tout en minimisant leur empreinte écologique.

**Piste cyclable en site propre :** piste cyclable complètement protégée de la circulation automobile.

**Rue partagée :** espace commun partagé par les piétons, les cyclistes et les véhicules motorisés, habituellement une rue étroite sans bordure ni trottoir dans laquelle la circulation est ralentie par des arbres, des stationnements et d'autres aménagements créant des obstacles dans la rue.

**Terre-plein :** îlot surélevé construit dans le centre d'une chaussée bidirectionnelle qui peut être aménagée selon les besoins (plantation d'arbres, lampadaire, etc.).

**Traverse :** passage permettant de marcher d'un côté de rue à un autre, habituellement à l'intersection.

**Tronçon :** portion de route comprise entre deux intersections. Utilisations du sol : vocation du terrain et activités principales.

<sup>2</sup> La majorité des définitions proviennent de : S. Paquin, A. Pelletier, *L'audit de potentiel piétonnier actif et sécuritaire du quartier Centre-Sud*, Montréal, 2012.  
[http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/COMMISSIONS\\_PERM\\_V2\\_FR/MEDIA/DOCUMENTS/MEM\\_CSSSPIL3\\_20121128.PDF](http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/COMMISSIONS_PERM_V2_FR/MEDIA/DOCUMENTS/MEM_CSSSPIL3_20121128.PDF)

# PARTIE 1 : ORIENTATIONS ET RECOMMANDATIONS



Illustration 2: Rue Fraser à Québec, 2014. Photo : Isabelle Le Maléfan TC Media

# 1. PRÉSENTATION DU PROJET

## 1.1. Mise en contexte

À l'automne 2010, la Ville de Québec déposait une version préliminaire de son *Plan de mobilité durable* (PMD) et tenait une série de consultations publiques. D'emblée, très favorables aux orientations contenues dans ce plan, c'est avec beaucoup d'intérêt que les membres du Conseil de quartier de Saint-Sauveur (CQST) et ceux du Comité des citoyens et des citoyennes du quartier Saint-Sauveur (CCCQSS) ont étudié le document, suivi les discussions et participé activement aux échanges.

Si la pertinence d'un tel plan ne faisait nul doute aux yeux des deux organisations, ce n'était pas sans croire que sa réalisation puisse avoir des répercussions considérables sur le développement et la vie dans les quartiers. Par exemple, le projet d'implanter une ligne de tramway qui traverserait le quartier implique un important changement dans les habitudes de déplacement ainsi que dans la vie de quartier en général.

C'est dans ce contexte de transformations majeures en matière d'urbanisme et de transport sur l'ensemble du territoire de la Ville de Québec que le CQST et le CCCQSS ont proposé, dès l'automne 2011, l'idée d'un Plan de mobilité durable de quartier (PMDQ).

Ce projet s'inscrit dans une continuité historique d'aménagement des quartiers en conformité avec les plans de la municipalité. Depuis la réalisation du

Plan directeur de quartier de 2005 (PDQ)<sup>3</sup>, le CCCQSS et le CQST forment ensemble un comité conjoint qui voit au suivi du plan d'action.

La démarche du Plan de mobilité durable de quartier poursuit celle entamée dans le cadre du PDQ, c'est-à-dire celle d'un plan local inscrit dans une réflexion globale permettant un développement qui respecte les réalités socioéconomiques du quartier et qui répond aux besoins de sa population.

C'est ainsi que, depuis le mois de novembre 2011, le comité de suivi du PMDQ a entrepris ce projet en ayant à l'esprit l'inclusion de la population dans l'élaboration du plan. Le travail de planification exige une participation active de la société civile : des associations de quartier aux simples citoyens attachés à leurs espaces urbains; tout le monde à un rôle à jouer.

Reprenant les stratégies et les moyens développés par la Ville de Québec dans son Plan de mobilité durable, les thématiques qui ont été retenues pour orienter le travail sont les suivantes :

- les transports actifs (marche, vélo);
- les transports collectifs et alternatifs;
- les rues apaisées et l'aménagement urbain;
- la circulation et le stationnement.

Le tout est encadré par des principes de

préservation et d'amélioration de la mixité des fonctions, de la mixité sociale et de l'accessibilité universelle.



Illustration 3: Atelier citoyen, mars 2013. Photo : PMDQ

<sup>3</sup> Le Plan directeur du quartier Saint-Sauveur peut être consulté à l'adresse suivante :

[http://www.ville.quebec.qc.ca/apropos/vie\\_democratique/participation\\_citoyenne/conseils\\_quartier/saintsauveur/docs/cq\\_st\\_sauveur\\_plan\\_action.pdf](http://www.ville.quebec.qc.ca/apropos/vie_democratique/participation_citoyenne/conseils_quartier/saintsauveur/docs/cq_st_sauveur_plan_action.pdf).

## 1.2. Une approche participative et citoyenne

La réalisation du PMDQ s'inscrit dans une démarche de mobilisation, de participation et de consultation citoyenne.

En 2011, des consultations ont tout d'abord été réalisées pour choisir les thématiques de travail à traiter. Puis, en 2012, des comités thématiques formés de citoyens et de citoyennes ont cherché à cibler les principaux problèmes touchant les transports actifs, les transports collectifs, l'aménagement des rues ainsi que la circulation automobile et le stationnement.

En 2013, une série de trois ateliers participatifs a été réalisée afin de sonder la population des différents secteurs du quartier. Ces ateliers ont été réalisés en utilisant la méthodologie éprouvée par le Centre d'écologie urbaine de Montréal dans le cadre du projet *Quartiers, verts, actifs et en santé*.

Les résultats ont été très enrichissants pour la rédaction du diagnostic de quartier présenté dans la seconde partie de ce document. Dans la même année, différentes activités de collecte de données et de sensibilisation ont été effectuées avec la population : comptage de piétons, marche exploratoire avec les commerçants du quartier, audit piétonnier, exposition, etc.

### Saviez-vous que...

Au total, ce sont plus de 2 500 heures de bénévolat et d'implication citoyenne qui ont été enregistrées lors de nos différentes activités, de nos ateliers et de nos comités.



Illustration 4: Atelier citoyen, avril 2013. Photo : PMDQ

En 2014, le projet est entré dans une nouvelle étape, soit celle d'explorer les solutions aux problèmes de mobilité identifiés par la population. Un atelier de travail a été organisé avec des professionnels pour trouver des solutions techniques à des problèmes ciblés et pour élaborer des scénarios d'aménagement.

À la suite du travail d'idéation et de création réalisé par ces professionnels, une série de trois ateliers de travail citoyen a été réalisée pour mesurer l'adhésion de la population et bonifier les solutions proposées par les professionnels. Ces ateliers ont également permis de dégager une vision de la mobilité dans le quartier. Il convient de souligner que, pour la réalisation de ce travail ainsi que pour l'élaboration des outils d'animation, les initiateurs du projet ont reçu une formation et du soutien du Centre d'écologie urbaine de Montréal.

À l'automne 2014, le groupe de travail a présenté, dans le cadre d'une séance d'information publique, le plan de solutions et les moyens retenus pour favoriser la marche, le vélo et le transport collectif. Cette rencontre a été suivie d'une consultation publique qui a permis aux citoyens, aux citoyennes, aux organismes et aux autres parties intéressées de pouvoir contribuer à la détermination des orientations et des recommandations présentées dans ce document.

## 1.3. Qu'est-ce que le Plan de mobilité durable?

La mobilité durable, appliquée à un contexte urbain et aux déplacements des personnes, se définit comme la capacité, pour les personnes de toutes conditions de se déplacer :

- de façon sécuritaire, efficace, confortable et équitable;
- par un grand choix de moyens intégrés dans des réseaux fluides qui accordent la priorité aux modes de déplacement les plus respectueux de l'environnement (les transports actifs et collectifs).

Un plan est un outil de développement à moyen terme qui définit les grandes orientations aux chapitres de l'aménagement et de l'urbanisme de l'espace public.

## 1.4. But et objectifs

Les principaux objectifs du PMDQ sont les suivants :

- définir, en concertation avec les résidents et résidentes et d'autres acteurs concernés, un Plan

de mobilité durable de quartier permettant de tenir compte des caractéristiques et des besoins propres au quartier Saint-Sauveur;

- identifier des actions locales et d'autres plus vastes;
- inclure la population dans l'élaboration d'un Plan de mobilité durable de quartier et dans la mise en œuvre de certains moyens retenus;
- présenter à la Ville de Québec les besoins et les priorités locales identifiées par les acteurs concernés et obtenir les fonds nécessaires pour les réaliser.



Illustration 5: Marche exploratoire, rue Saint-Vallier Ouest, 2014. Photo : PMDQ

## 1.5. Les enjeux du PMDQ

La mobilité durable renvoie à des enjeux importants pour la population et son milieu de vie, par exemple :

- la sécurité : diminution des accidents et de l'insécurité urbaine;
- la santé : diminution des maladies cardiovasculaires et des maladies pulmonaires, lutte contre l'obésité, hausse de l'espérance de vie;
- l'environnement : diminution de la pollution atmosphérique, lutte contre les îlots de chaleur, verdissement et convivialité;
- l'économie : augmentation de l'achalandage commercial, diminution des coûts de santé et des coûts d'entretien liés à la circulation automobile de transit;
- la dimension sociale : amélioration du milieu urbain et de la vitalité de quartier, développement des lieux de socialisation, occupation de l'espace urbain commun, équité et mixité sociales.

## 2. CADRE D'ORIENTATION

### 2.1. Vision de quartier

Une vision de quartier est une projection vers l'avenir, un idéal à atteindre qui permet de guider les acteurs dans leurs décisions.

Au printemps 2014, dans le cadre d'une série de trois ateliers citoyens, une activité a été proposée au grand public dans le but d'énoncer les éléments qui permettraient d'élaborer une vision de quartier issue de la collectivité.



Illustration 6: Présentation des résultats de l'exercice de vision lors de l'atelier citoyen du 28 avril 2014. Photo : PMDQ

Les participants étaient invités à nommer trois éléments qui nourrissent leur sentiment d'appartenance au quartier (leurs racines) et

d'imaginer trois rêves pour l'avenir (les fleurs).

#### Énoncé de vision du Plan de mobilité durable du quartier Saint-Sauveur

En 2030, les déplacements à pied et à vélo sont sécuritaires, conviviaux et agréables, la nuit comme le jour, l'été comme l'hiver. Les aménagements sont entretenus adéquatement et ils favorisent partout l'utilisation des transports actifs. Des parcours piétons et des pistes cyclables sont aménagés pour traverser le quartier du nord au sud et de l'est à l'ouest, et l'accès à la Haute-Ville est facilité par une remontée mécanique.

Dans notre quartier où foisonnent des parcs, des arbres, des arbustes et des fleurs, les commerces et les services de proximité se développent et sont accessibles à pied et à vélo. Aussi, le service de transport collectif permet de se rendre partout en ville de manière efficace.

La cohabitation de tous les usagers est encouragée et les automobilistes qui traversent le quartier utilisent les artères principales du réseau routier plutôt que les rues résidentielles. La vitesse des automobilistes est respectueuse des usagers les plus vulnérables et le stationnement est facilement accessible.

L'espace public favorise les rencontres ainsi que la vitalité de quartier et les citoyennes participent à la prise des décisions qui concernent leur milieu de vie.



Illustration 7: Les racines (en vert) et les rêves (en orange). Photo : PMDQ

## 2.2. Priorités d'intervention ciblées par la population du quartier

Au printemps 2013, trois ateliers participatifs ont été réalisés dans différents secteurs du quartier afin de mieux comprendre les problèmes de déplacements dans le quartier et d'identifier les principaux axes d'intervention.

Un exercice de priorisation a permis de déterminer les six axes d'intervention suivants :

### 1. Les trottoirs

Cheminement piétonnier difficile en raison d'une largeur insuffisante, de la présence de nombreux obstacles, de l'état dégradé des trottoirs et du manque d'entretien hivernal.

### 2. Les intersections

Problèmes de sécurité et de confort en raison des aménagements inadéquats, du manque de visibilité, de la largeur excessive et des feux piétons mal adaptés aux besoins et à la réalité des déplacements piétonniers.

### 3. Les infrastructures cyclables

Absence de pistes cyclables utilitaires, de supports à vélo et de liens fonctionnels vers les quartiers avoisinants.

### 4. Le transport collectif

Fréquence insuffisante sur certains parcours, absence d'un parcours pour les déplacements à l'intérieur du quartier, horaires et parcours inadéquats, tarification inadaptée pour les usagers les plus démunis.

### 5. La circulation

Nuisances importantes causées par la circulation de transit sur les rues résidentielles (les véhicules qui traversent le quartier sans s'y arrêter).

### 6. Les îlots de chaleur



Illustration 8 : Atelier citoyen, Patro Laval, 2013. Photo : PMDQ  
Manque d'arbres et de verdissement.

## 2.3. Stratégies générales d'intervention

Pour remédier aux problèmes identifiés par la population et améliorer la mobilité dans le quartier, le groupe de travail a ciblé quatre stratégies générales d'intervention.

### 1. Sécuriser les liens entre les lieux de fréquentation.

L'amélioration de la sécurité entre les lieux de fréquentation permet d'augmenter le sentiment de sécurité de la population et l'encouragement à utiliser les transports actifs et collectifs.



Illustration 9: L'absence d'école primaire au sud du quartier oblige les enfants qui y résident à traverser quotidiennement et aux heures de pointe le boulevard Charest. Ce corridor scolaire est un exemple de lien à sécuriser. Photo : Ronald Lachapelle

### 2. Développer le réseau cyclable dans le quartier Saint-Sauveur

Dans le quartier Saint-Sauveur, l'interconnexion de la trame urbaine facilite les déplacements; c'est pourquoi le développement du réseau cyclable permet d'encourager la population à utiliser le vélo

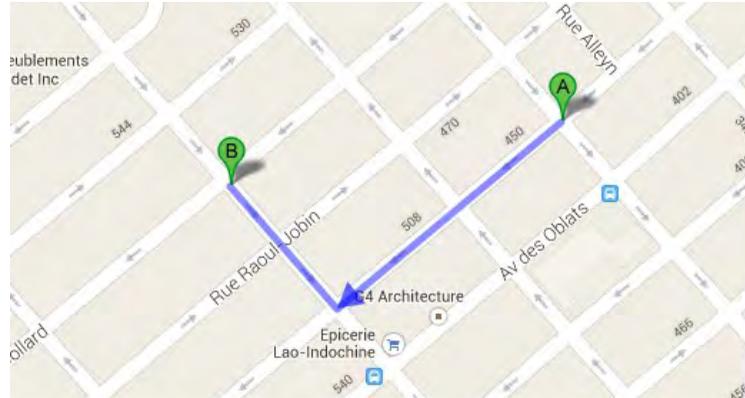


Illustration 10: La trame urbaine orthogonale et la topographie plane favorisent les déplacements actifs. Carte : PMDQ  
comme mode de déplacement.

### 3. Améliorer l'accessibilité au transport collectif

L'amélioration de l'efficacité de la desserte en transport collectif dans de nombreux secteurs du quartier et la diminution du coût d'utilisation encouragent l'utilisation du transport en commun.

4. Augmenter la perméabilité des barrières physiques traversant et délimitant le quartier : artères à vocation de transit automobile, topographie, hydrographie et voie de chemin de fer. Le désenclavement du quartier et l'amélioration des liens entre plusieurs secteurs du quartier favorisent les modes de déplacement autres que l'automobile.

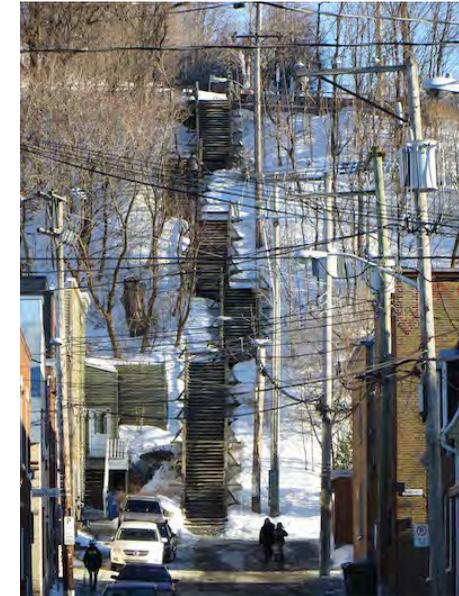


Illustration 11: Le coteau Sainte-Geneviève constitue une barrière pour se rendre en Haute-Ville. Photo : M.J Lemay-Brault

### 3. LIEUX D'INTERVENTION PRIORITAIRES

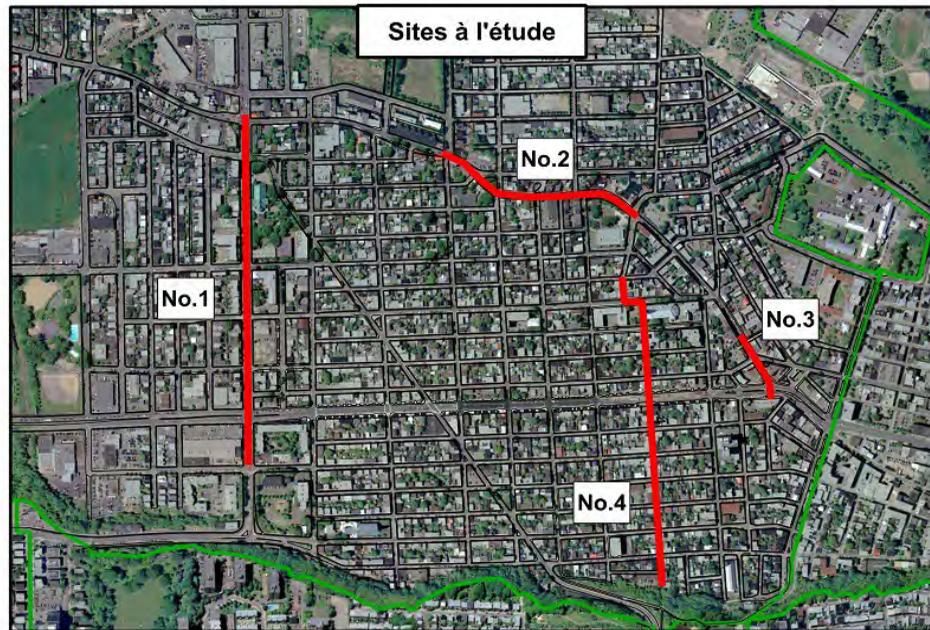


Illustration 12 : Secteurs d'intervention à prioriser. Carte : PMDQ

Au printemps 2014, le groupe de travail a identifié des secteurs d'intervention où la problématique de mobilité apparaissait la plus criante à corriger.

Le choix de quatre secteurs a été fait en tenant compte des priorités d'intervention ciblées par la population ainsi qu'en se basant sur les éléments clés du diagnostic citoyen.

L'illustration présente les secteurs d'intervention sélectionnés :

**Les quatre secteurs d'intervention à prioriser sont les suivants :**

- Site n° 1 : Rue Marie-de-l'Incarnation, entre les rues Saint-Vallier Ouest et Kirouac;
- Site n° 2 : Rue Saint-Vallier Ouest entre les rues de Carillon et Saint-Luc;
- Site n° 3 : Entrée de Saint-Vallier Ouest à l'intersection du boul. Charest Ouest;
- Site n° 4 : Rue Victoria, de la falaise vers la rue de Carillon.

Après avoir choisi les secteurs à prioriser, un atelier a été organisé avec des professionnels de la mobilité afin de réaliser un travail d'idéation et de création sur chacun des sites<sup>4</sup>. Les propositions issues de cet atelier ont été présentées aux citoyens dans une série de trois rencontres afin de mesurer l'adhésion aux solutions proposées et de bonifier les propositions des professionnels<sup>5</sup>.

<sup>4</sup> Les représentants de plusieurs institutions et organismes étaient présents, dont le ministère des Transports, la Ville de Québec, la Direction régionale de santé publique de la Capitale-Nationale, l'École supérieure d'aménagement du territoire et de développement régional de l'Université Laval, l'Association de design urbain du Québec, Accès transports viables, Rue Sûre et la Société de développement commercial du quartier Saint-Sauveur.

<sup>5</sup> Le compte-rendu de ces ateliers professionnels et citoyens présente en détail les objectifs et les solutions proposées pour chacun des lieux d'intervention. Le document est disponible à l'adresse suivante : [http://www.cccqss.org/TMG/pdf/2014-06-17-PMDQ-CompteRendu\\_AtelierSolution-legal-8\\_5X14\\_-2.pdf](http://www.cccqss.org/TMG/pdf/2014-06-17-PMDQ-CompteRendu_AtelierSolution-legal-8_5X14_-2.pdf).

De ce travail de recherche de solutions, le groupe de travail retient six recommandations principales :

#### 3.1. Site n° 1 : Rue Marie-de-l'incarnation

Pour sécuriser les abords de l'école Saint-Malo, située à l'intersection de la rue Raoul-Jobin et de l'artère Marie-de-l'Incarnation, les citoyens et les citoyennes recommandent de :

**RC1 - Retirer une voie de circulation, du côté ouest, tout au long de la rue Marie-de-l'Incarnation.**



Illustration 13 : Le retrait d'une voie de circulation sur l'artère Marie-de-l'Incarnation permettrait de réduire la largeur des traverses piétonnes et d'améliorer la convivialité en plantant des arbres. Plan de coupe : PMDQ

Cette mesure permettrait, entre autres, de réduire la largeur de la traverse pour tous les piétons et en particulier pour les élèves de l'école, sans entraver la circulation automobile.

L'aménagement de la voie excédentaire avec des plantation et du stationnement permettrait d'améliorer la convivialité de cette artère et de créer

une séparation entre les piétons et les voitures. Enfin, les voies réservées aux autobus pourraient être aménagées en voie réservées bus/vélo.



Illustration 14: Corridor vélo-bus à Bordeaux (France). Photo : B. Falardeau

Les citoyens et les citoyennes souhaitent aussi que l'intersection avec le boulevard Charest soit davantage sécurisée, ce pour quoi ils recommandent de :

**RC2 - Sécuriser les traverses piétonnes de l'intersection du boulevard Charest Ouest et de la rue Marie-de-l'Incarnation.**

Il conviendrait de réduire la largeur des traverses, d'aménager des zones-refuge et de planter des arbres. Les participants souhaitent aussi que l'entrée du quartier soit marquée par une installation artistique ainsi que par du mobilier urbain (bancs, supports à vélos, panneau invitant

les automobilistes à ralentir). Ces installations permettraient d'envoyer un signal aux automobilistes qu'ils pénètrent dans un quartier à forte densité résidentielle.

### 3.2. Site n° 2 : la rue Saint-Vallier Ouest

Selon le compte-rendu de la marche exploratoire réalisée par le groupe de travail avec les commerçants du quartier<sup>6</sup>, ces derniers ont une perception négative de l'aménagement actuel de la rue Saint-Vallier Ouest. Dans le cadre de cette marche, les abords du parc Durocher ont été ciblés comme un des secteurs à sécuriser, en particulier les traverses piétonnes. C'est pourquoi les citoyens et les citoyennes recommandent de :

**RC3 - Rétrécir la chaussée de la rue Saint-Vallier Ouest à la hauteur du parc Durocher, de verdir et d'aménager l'espace public.**

Pour y parvenir, il conviendrait de réduire la largeur de la chaussée vis-à-vis du parc Durocher. Celle-ci pourrait aussi être colorée, marquée ou texturée afin d'apaiser la circulation. L'aménagement proposé permettrait d'ajouter des terrasses publiques et commerciales et de planter des arbres.

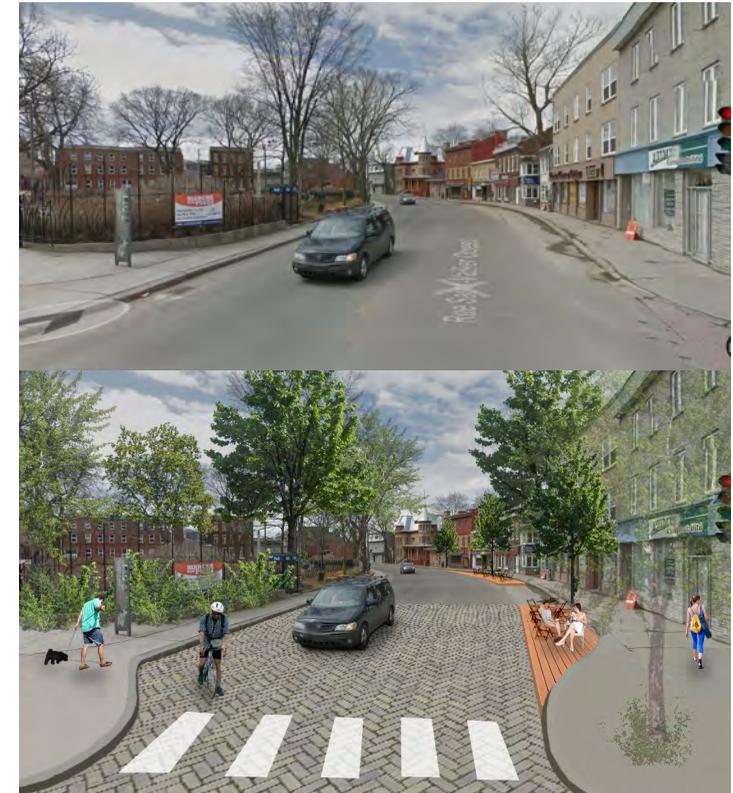


Illustration 15 : Proposition d'aménagement de la rue Saint-Vallier Ouest. Perspective : Janie Hémond et Francis Falardeau-Laperle

### 3.3. Site n° 3 : Entrée de Saint-Vallier Ouest à l'intersection du boul. Charest Ouest

La concentration de commerces de proximité, la complexité de l'intersection et la perception négative des commerçants et des résidents sont des

<sup>6</sup> Compte-rendu de la marche exploratoire sur l'aménagement piétonnier de la rue Saint-Vallier, juin 2013. [http://www.cccqss.org/IMG/pdf/Rapport\\_Marche\\_exploratoire\\_ave\\_c\\_Carte.pdf](http://www.cccqss.org/IMG/pdf/Rapport_Marche_exploratoire_ave_c_Carte.pdf)

éléments qui commandent une amélioration de la sécurité des traverses piétonnes à cette intersection. C'est pourquoi les citoyens et les citoyennes recommandent de :

**RC4 - Réduire la largeur des traverses et d'ajouter des passages piétons à l'intersection du boulevard Charest Ouest et de la rue Saint-Vallier Ouest.**

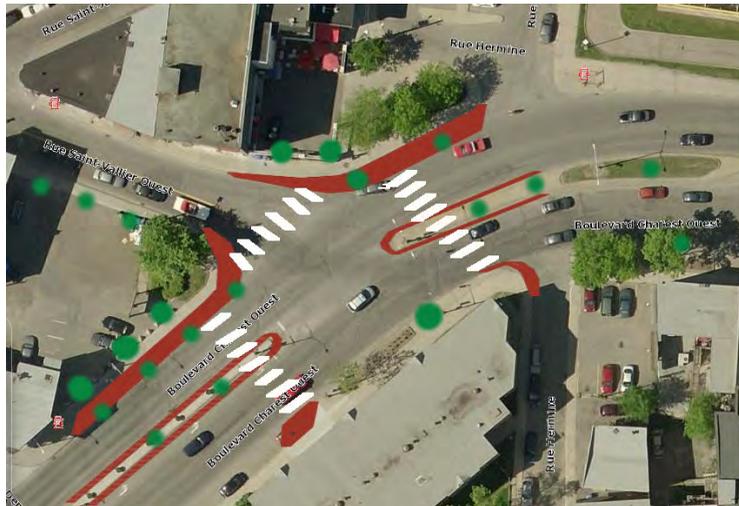


Illustration 16 : Proposition de réaménagement de l'intersection du boulevard Charest et de la rue Saint-Vallier Ouest. Dessin : PMDQ

Sur le boulevard Charest, en direction ouest, l'élimination de la voie de virage vers Saint-Vallier Ouest et la suppression de l'espace dans le prolongement de la voie de virage à droite permettrait de réduire la largeur des traverses et permettrait de planter des arbres. Le réaménagement du terre-plein central permettrait de créer une zone refuge.

### 3.4. Site n° 4 : Rue Victoria, de la falaise vers la rue de Carillon

La rue Victoria est un corridor scolaire qui mène à l'école primaire Marguerite-Bourgeois. C'est aussi le lien le plus fréquenté par les piétons pour se rendre vers la Haute-Ville<sup>7</sup>. Cette rue étroite, où les trottoirs sont trop étroits et encombrés et où la visibilité est réduite aux intersections, est un cas classique du quartier Saint-Sauveur.

C'est pourquoi, les citoyens et les citoyennes recommandent de :

**RC5 - Aménager la rue Victoria en rue partagée.**

L'aménagement d'une rue partagée permettrait d'assurer l'accessibilité universelle et d'augmenter le confort et la sécurité pour l'ensemble des usagers. Cet aménagement permettrait aussi de créer un lien piétonnier de qualité vers la Haute-Ville.



#### Saviez-vous que...

La rue partagée est un espace commun partagé par les piétons, les cyclistes et les véhicules motorisés, habituellement une rue étroite, sans bordure ni trottoir, dans laquelle la circulation est ralentie par des arbres, des stationnements et par d'autres aménagements, ce qui crée des obstacles dans la rue.



Illustration 17 : La rue Sault-au-Matelot dans le Vieux-Québec est un exemple de rue partagée. Photo : François Vachon, [www.quebecurbain.qc.ca](http://www.quebecurbain.qc.ca)

Les citoyens et les citoyennes recommandent aussi de :

**RC6 - Sécuriser davantage la traverse du boulevard Charest Ouest à la hauteur de la rue Victoria.**

L'élargissement et le pavage de la traverse sont des moyens jugés nécessaires pour améliorer la sécurité, notamment celle des élèves. Il conviendrait d'installer des bacs de plantation ainsi que de la signalisation supplémentaire.

<sup>7</sup> Comptage citoyen, PMDQ, 2013.

## 4. ORIENTATIONS SPÉCIFIQUES AU RÉSEAU PIÉTONNIER

### 4.1. Améliorer la sécurité, le confort et la convivialité du réseau piétonnier ainsi que la connexion avec les quartiers limitrophes

D'après le diagnostic citoyen, l'état actuel du réseau piétonnier n'encourage pas la marche comme mode de déplacement. Par exemple, près de 70 % des trottoirs des artères locales ne sont pas assez larges selon les normes de la Ville de Québec et plus de la moitié des trottoirs sont encombrés par des marches d'entrée de maison ou des poteaux.

Pour corriger faiblesses du réseau piétonnier qui obligent bien souvent les piétons à circuler sur la chaussée, les citoyens et les citoyennes recommandent de :

**RC7 - Aménager des parcours piétons conformes aux principes d'accessibilité universelle en tout temps et toute saison.**

La [carte 1](#) suggère la réalisation de huit grands parcours piétons conformes aux principes d'accessibilité universelle en tout temps et toute saison. Ces parcours devraient être orientés autant du nord au sud que de l'est vers l'ouest du quartier afin de relier les principaux lieux de destinations et de désenclaver le quartier.

Une des caractéristiques importantes de ces parcours est leur mise en réseau afin que les déplacements puissent être effectués du point d'origine à la destination sans interruption. Une personne handicapée, par exemple, devrait pouvoir

sortir de son domicile et se rendre en fauteuil roulant jusqu'à son lieu de travail. La faible largeur des trottoirs, leur dégradation avancée, l'absence de bateaux pavés aux intersections ou la présence de poteaux sont des exemples de situations à éviter.

L'ensemble de ces parcours piétons devraient répondre aux besoins des piétons en laissant une largeur minimale libre à la circulation carrossable pour les trottoirs de 1,75 m<sup>8</sup>. Toutefois, lorsque la largeur de la rue est trop étroite pour accueillir des trottoirs de cette largeur, les citoyens et les citoyennes recommandent l'aménagement d'une rue partagée afin de permettre aux piétons de circuler de façon sécuritaire et confortable (voir exemple de la rue Victoria 4.4).



#### Les bonnes pratiques

« Selon la Fédération canadienne des municipalités, un trottoir devrait avoir une largeur minimale de 1,5 mètre (Fédération canadienne des municipalités, 2004). Cependant, un trottoir de plus de 1,8 mètre améliore le confort des piétons lorsqu'ils se croisent (New Zealand Transport Agency, 2009).

Des trottoirs plus larges encore sont nécessaires sur les rues commerçantes, près des écoles, des hôpitaux et partout où l'achalandage piéton est important. La largeur requise pour qu'un piéton et qu'une personne en fauteuil roulant ou avec une poussette puissent se rencontrer confortablement

8 Ville de Québec, Guide pratique d'accessibilité universelle, p.82.  
[http://www.ville.quebec.qc.ca/citoyens/propriete/docs/acces/acces\\_Fiche11.pdf](http://www.ville.quebec.qc.ca/citoyens/propriete/docs/acces/acces_Fiche11.pdf)

est de 2,1 mètres (Vélo-Québec, 2009).

La présence d'un espace tampon entre le trottoir et la chaussée a comme premier avantage d'éloigner les piétons de la circulation automobile. Les abaissements aux entrées charretières placés dans l'espace tampon plutôt que sur la voie piétonne proprement dite permettent aux piétons de marcher sur une surface horizontale, plus confortable et sécuritaire l'hiver, en plus de faciliter la circulation des poussettes et des personnes à mobilité réduite (Institute of Transportation Engineers et Congress of New Urbanism, 2010 : 125p.)<sup>9</sup>.

Voici, en détails les caractéristiques des huit grands parcours piétons recommandés par les citoyens et les citoyennes :

#### 1. Parcours St-Ambroise - De Mazenod - Salaberry

Ce parcours permettrait de relier de façon sécuritaire et conviviale le Parc Victoria au Centre communautaire Lucien-Borne qui est situé en Haute-Ville, en passant par la côte Sauvageau. Il desservirait l'école Sacré-Cœur et l'extrémité ouest de l'artère commerciale Saint-Joseph.

9 S. Paquin, A. Pelletier, L'audit de potentiel piétonnier actif et sécuritaire du quartier Mercier-Est, 2012, p.9.  
<http://collections.banq.qc.ca/ark:/52327/bs2226190>  
Plan de mobilité durable du quartier Saint-Sauveur

## 2. Parcours de Carillon – Victoria – Cartier

Ce parcours permettrait de relier l'artère commerciale Cartier au parc linéaire de la rivière Saint-Charles en passant par l'escalier Victoria. Il desservirait l'école secondaire Joseph-François-Perrault situé en Haute-Ville. En Basse-Ville, il emprunterait le corridor scolaire qui mène à l'école Marguerite-Bourgeoys et croiserait l'église Saint-Sauveur, le Parc Durocher, l'artère commerciale Saint-Vallier Ouest ainsi que l'école Sacré-cœur.



Illustration 18: L'aménagement actuel de la rue Victoria ne présente pas les caractéristiques d'un itinéraire scolaire sécuritaire. Photo : M.J Lemay-Brault

### **Attention : lieu d'intervention prioritaire!**

Le parcours de Carillon – Victoria – Cartier a été ciblé comme un des quatre lieux prioritaires à

aménager dans le quartier (voir 4.4) du fait qu'il emprunte un important itinéraire scolaire et qu'il est identifié comme lien piétonnier dans le Plan directeur de quartier de 2005. De plus, l'escalier Victoria est le lien piétonnier le plus employé pour se rendre en Haute-Ville (comptage citoyen, juin 2013) et ce parcours a un débit de circulation automobile plus faible que les rues avoisinantes étant donné qu'il est discontinu à la hauteur de l'église Saint-Sauveur.

Pour que ce parcours soit confortable pour l'ensemble des usagers (familles accompagnées de jeunes enfants, personnes à mobilité réduite, etc.) les citoyens et les citoyennes recommandent de:

**RC8 – Aménager un lien mécanique situé dans l'axe de la rue Victoria pour accéder à la Haute-Ville (voir Carte 1).**

Vu la hauteur de l'escalier Victoria, il n'est pas de tout repos pour les piétons d'accéder en Haute-Ville. L'aménagement d'un lien mécanique comme l'ascenseur du Faubourg encouragerait les transports actifs en y facilitant grandement l'accès.

De plus, il convient de considérer que les parents accompagnés de jeunes enfants en poussette et les personnes à mobilité réduite ne peuvent pas emprunter cet escalier. L'autre solution qui s'offre pour ces usagers et de faire le détour par la côte de l'avenue de Salaberry ou par la côte de l'Aqueduc, mais celles-ci sont difficilement accessibles étant donné leur pente trop prononcée. Le détour par l'ascenseur du Faubourg est celui qui est le plus accessible pour tous les usagers, mais il rallonge la distance à parcourir de 2 km, ce qui représente un effort considérable et constitue une barrière à l'accès à la Haute-Ville.

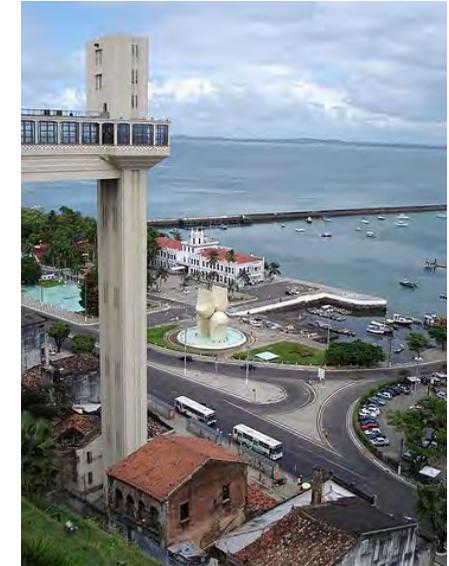


Illustration 19 : L'ascenseur Lacerda relie depuis 1873 la basse-ville à la haute-ville de Salvador de Bahia, au Brésil. Photo : «LacerdaLift-CCBY» par fernando\_dallacqua [2] — Flickr [1]. Sous licence CC BY 2.0 via Wikimedia Commons

## 3. Parcours Bigaouette – Saint-Germain – Des Érables

Ce parcours permettrait de relier le parc linéaire de la rivière Saint-Charles à l'avenue Des Érables qui mène aux Plaines d'Abraham et au Musée national des beaux-arts du Québec en passant par l'escalier des Franciscains. Il desservirait le Patro Laval, la piscine Wilfrid Hamel et croiserait l'artère commerciale Saint-Vallier Ouest. Les citoyens et les citoyennes recommandent de :

**RC9 – Compléter le parcours vers le quartier Vanier en aménageant une passerelle pour piétons et cyclistes au-dessus de la rivière Saint-Charles à la hauteur de la rue Bigaouette (Voir [Carte 1](#)).**

En effet, la distance qui sépare le pont Marie-de-l'Incarnation et la passerelle des Trois sœurs est d'un kilomètre. L'aménagement d'une passerelle à mi-chemin, à la hauteur de la rue Bigaouette, permettrait de réduire les distances de marche et de relier le cœur du quartier Saint-Sauveur à la rue Soumande, qui est un des lieux les plus achalandés du quartier Vanier.

#### **4. Parcours de Courcellette – Montmagny – Moncton**

Ce parcours relirait le pont Marie-de-l'Incarnation à l'avenue Moncton qui est située en Haute-Ville, en offrant une alternative à l'artère Marie-de-l'Incarnation. Il permettrait de croiser l'artère commerciale Saint-Vallier Ouest ainsi que le Centre communautaire Monseigneur Bouffard. Pour compléter ce parcours vers la Haute-Ville, les citoyens et les citoyennes recommandent de :

**RC10 – Étudier l'aménagement d'un escalier dans l'axe de la rue Montmagny (voir [Carte 1](#)).**

Cet escalier permettrait de réduire la distance entre l'escalier des Franciscains et l'escalier de la Pente-douce, qui est de plus de 800 mètres.

#### **5. Parcours de Verdun – des Braves**

Ce parcours permettrait de relier le Pont de l'Aqueduc, qui enjambe la rivière Saint-Charles, au Parc Des Braves, tout en croisant l'artère commerciale Saint-Vallier Ouest et en longeant le parc Dollard-des-Ormeaux. L'accès à la Haute-Ville est assuré par l'escalier de la Pente-douce et par

l'escalier du parc des Braves. La traversée du boulevard Charest devrait être améliorée.

#### **6. Parcours Saint-Vallier Ouest**

Cette artère traverse le quartier d'ouest en est, en partant de l'avenue Saint-Sacrement jusqu'au boulevard Langelier. Elle longe l'imposant cimetière Saint-Charles, traverse l'artère commerciale Marie-de-l'Incarnation et passe aux abords du parc Durocher.

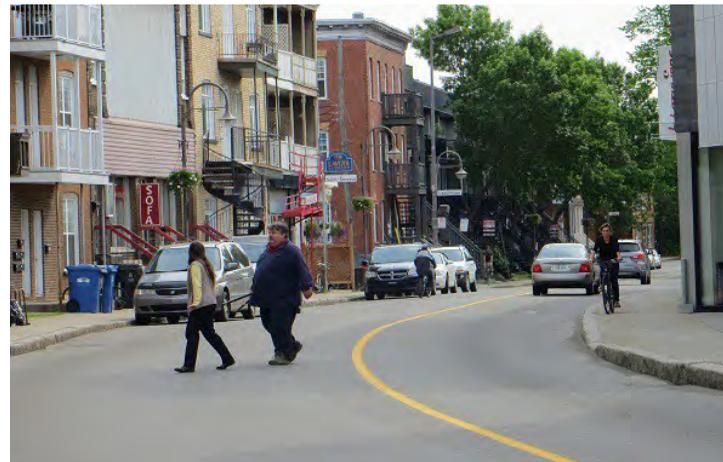


Illustration 20: La rue Saint-Vallier Ouest est un lieu de destination très fréquenté. Photo : R.Lachapelle

L'amélioration de ce parcours permettrait de longer de façon sécuritaire, confortable et conviviale l'artère commerciale Saint-Vallier Ouest qui est l'un des lieux les plus fréquentés du quartier Saint-Sauveur.

#### **7. Parcours Parc Lionel-Bertrand – Raoul-Jobin – des Oblats**

Ce parcours permettrait de relier le Parc Lionel-Bertrand à l'artère commerciale Saint-Vallier

Ouest, en passant par le parc Dollard-des-Ormeaux, l'école Saint-Malo, le Centre communautaire Monseigneur Bouffard et l'école Marguerite-Bourgeoys.

#### **8. Parcours Arago Ouest**

Ce parcours permettrait de relier la côte de la Pente-Douce au boulevard Langelier, en passant par l'Hôpital Saint-Sacrement, le Parc Roger Lemelin et le Centre communautaire Édouard-Lavergne.

#### **9. Parcours Marie-de-l'Incarnation**

Ce parcours relirait le pont Marie-de-l'Incarnation à la côte de la Pente-Douce. Il permettrait de longer l'ensemble de l'artère commerciale où se situent d'importants lieux de destination tels que l'école Saint-Malo et le centre commercial Carrefour 707 (supermarché Ferland).

#### **10. Parcours avenue du Pont Scott – Avenue Lesage**

Ce parcours permettrait de relier le boulevard Hamel au parcours (7) du Parc Lionel-Bertrand – Raoul-Jobin – des Oblats.

### **4.2. Améliorer la sécurité des aménagements piétons**

Les données exposées dans le diagnostic citoyen témoignent de la faiblesse des aménagements réservés aux piétons et confirment le sentiment d'insécurité énoncé par les citoyens et les citoyennes dans les ateliers de travail. C'est pourquoi l'état actuel du réseau piétonnier motive aussi les recommandations suivantes :

### RC11 - Mettre en application le Guide pratique d'accessibilité universelle (édition 2010).

La Ville de Québec et l'Institut de réadaptation en déficience physique de Québec ont mis leur expertise en commun pour réaliser le Guide pratique d'accessibilité universelle (édition 2010). Les fiches 11 (Trottoirs et liens piétonniers) et 12 (Traverse de rue) doivent guider l'aménagement du quartier<sup>10</sup>.

### RC12 - Sécuriser les intersections et les passages pour piétons.

Comme l'illustre la carte d'accidentologie du diagnostic citoyen, les intersections et les passages pour piétons sont les lieux où se produisent la majorité des accidents impliquant des piétons ou des cyclistes.

Pour sécuriser efficacement les intersections les plus accidentogènes, les moyens suivants pourraient être utilisés :

- Intégrer un marquage durable au sol aux traverses piétonnes et réduire leur largeur en aménageant des avancées de trottoir en ciblant prioritairement les traverses qui sont situées sur les corridors piétonniers et scolaires ainsi que les artères commerciales et les parcs;
- Réduire le temps d'attente des piétons aux feux de circulation;
- Prioriser la mise en place de feux piétons dont la phase piétonne est incluse dans les cycles courants;
- Sensibiliser les automobilistes au respect des passages piétonniers ainsi qu'à la priorité du piéton aux arrêts et aux feux verts en l'absence de

feux pour piétons;

- Revoir à la hausse le nombre de d'intersections où le virage à droite au feu rouge est interdit en ciblant prioritairement les intersections qui sont situées sur les axes piétonniers identifiés dans le plan et interdire le virage à droite au minimum le jour afin de couvrir les heures de déplacement des travailleurs et des écoliers;
- Ajouter un aménagement physique et texturé aux passages pour piétons à bandes jaunes (p. ex. passage surélevé, gonflement de trottoir, plantation d'arbres) et réaliser une campagne de sensibilisation;
- Faciliter la traversée piétonne à l'intersection Saint-Sacrement/Charest.



#### Saviez-vous que...

La majorité (70 %) des élèves de l'école Marguerite-Bourgeoys marchent pour se rendre à l'école<sup>11</sup>.

### RC13 - S'assurer que le réseau piétonnier est entretenu adéquatement.

Selon le diagnostic citoyen, plus de la moitié des trottoirs sont dans un état dégradé. L'enquête de terrain qui a été réalisée à l'hiver 2014 a révélé aussi que la totalité des bateaux pavés étaient enneigés ou glacés. Les moyens suivants ont été identifiés pour assurer un entretien adéquat :

- Bonifier les programmes d'inspection et d'entretien des trottoirs;
- Bonifier la politique de déneigement : 1 - Rendre prioritaire le déneigement des trottoirs, puis des axes cyclables; 2 - Porter une attention particulière au déneigement de tous les escaliers

(p. ex. escalier des Braves); 3 - Augmenter le niveau de déneigement des trottoirs aux abords des résidences des usagers les plus vulnérables (aînés, familles et personnes handicapées).

### RC14 - Renforcer la sécurité des corridors scolaires et des secteurs entourant les écoles primaires, les centres communautaires et les parcs.

Les écoles, les parcs, les centres de la petite enfance (CPE), les centres communautaires et sportifs et les chemins qui y conduisent doivent être davantage sécurisés puisque ce sont des lieux très fréquentés par les usagers les plus vulnérables.

Pour les sécuriser de manière adéquate, les moyens suivants pourraient être utilisés :

- Affichage visible pour les automobilistes et les piétons;
- Marquage au sol de la zone scolaire;
- Adaptation des feux pour piétons à décompte numérique à la vitesse de marche d'un enfant aux endroits où ils traversent;
- Réduction de la largeur de la traverse et brigadiers scolaires aux endroits opportuns;
- Favoriser la mise en place d'autobus scolaires pédestres (pédibus ou trottibus);
- Appliquer les recommandations du Plan de déplacement des écoles primaires du quartier Saint-Sauveur<sup>12</sup>.

<sup>10</sup> Ville de Québec, Guide d'accessibilité universelle, 2010. [https://ville.quebec.qc.ca/accessibilite/guide\\_normes.aspx](https://ville.quebec.qc.ca/accessibilite/guide_normes.aspx)

<sup>11</sup> Plan de déplacement des écoles primaires du quartier Saint-Sauveur, À pied, à vélo, ville active, 2014. [http://www.cccqss.org/IMG/pdf/PDE\\_-\\_Saint-Sauveur.pdf](http://www.cccqss.org/IMG/pdf/PDE_-_Saint-Sauveur.pdf)

<sup>12</sup> Plan de déplacement des écoles primaires du quartier Saint-Sauveur, À pied, à vélo, ville active, 2014. [http://www.cccqss.org/IMG/pdf/PDE\\_-\\_Saint-Sauveur.pdf](http://www.cccqss.org/IMG/pdf/PDE_-_Saint-Sauveur.pdf)  
Plan de mobilité durable du quartier Saint-Sauveur



### Saviez-vous que...

Le plan de déplacement du quartier Saint-Sauveur répertorie les enjeux et les obstacles aux déplacements actifs et sécuritaires pour les trois écoles primaires du quartier et qu'il énonce un ensemble de recommandations à mettre en œuvre.



Illustration 21: Dans le quartier Limoilou, la réduction de la largeur de la traverse aux abords de l'école Saint-Fidèle renforce la sécurité des piétons. Photo : Google Maps

### 4.3. Augmenter le niveau de confort et de convivialité du réseau piétonnier

Dans le but de favoriser la marche comme mode de déplacement, l'aménagement urbain doit non seulement être sécuritaire, mais aussi confortable et convivial. C'est pourquoi les citoyens et les citoyennes recommandent de :

**RC15 - Améliorer le mobilier urbain des aires piétonnes et des espaces publics (bancs, terrasses publiques, panneaux d'affichage, éclairage efficace, etc.)**

Les moyens suivants ont été ciblés afin de remplir cet objectif :

- Mettre en place des mesures d'apaisement de la circulation (p. ex. plantation, bollard, intersection surélevée, chicane, avancée de trottoir, bandes de rives, etc.);
- Créer des lieux de rencontre et des espaces de jeu;
- Verdir et planter des arbres;
- Cibler prioritairement les rues commerciales et les grands corridors piétonniers.

### 4.4. Favoriser l'accès aux commerces par le transport actif

La marche exploratoire réalisée avec les commerçants de la rue Saint-Vallier Ouest<sup>13</sup> a permis de relever de grandes lacunes quant à l'aménagement de cette artère commerciale. C'est pourquoi les commerçants, les citoyens et les citoyennes recommandent de :

**RC16 - Réduire la largeur de la chaussée des artères commerciales au profit des transports actifs et collectifs.**

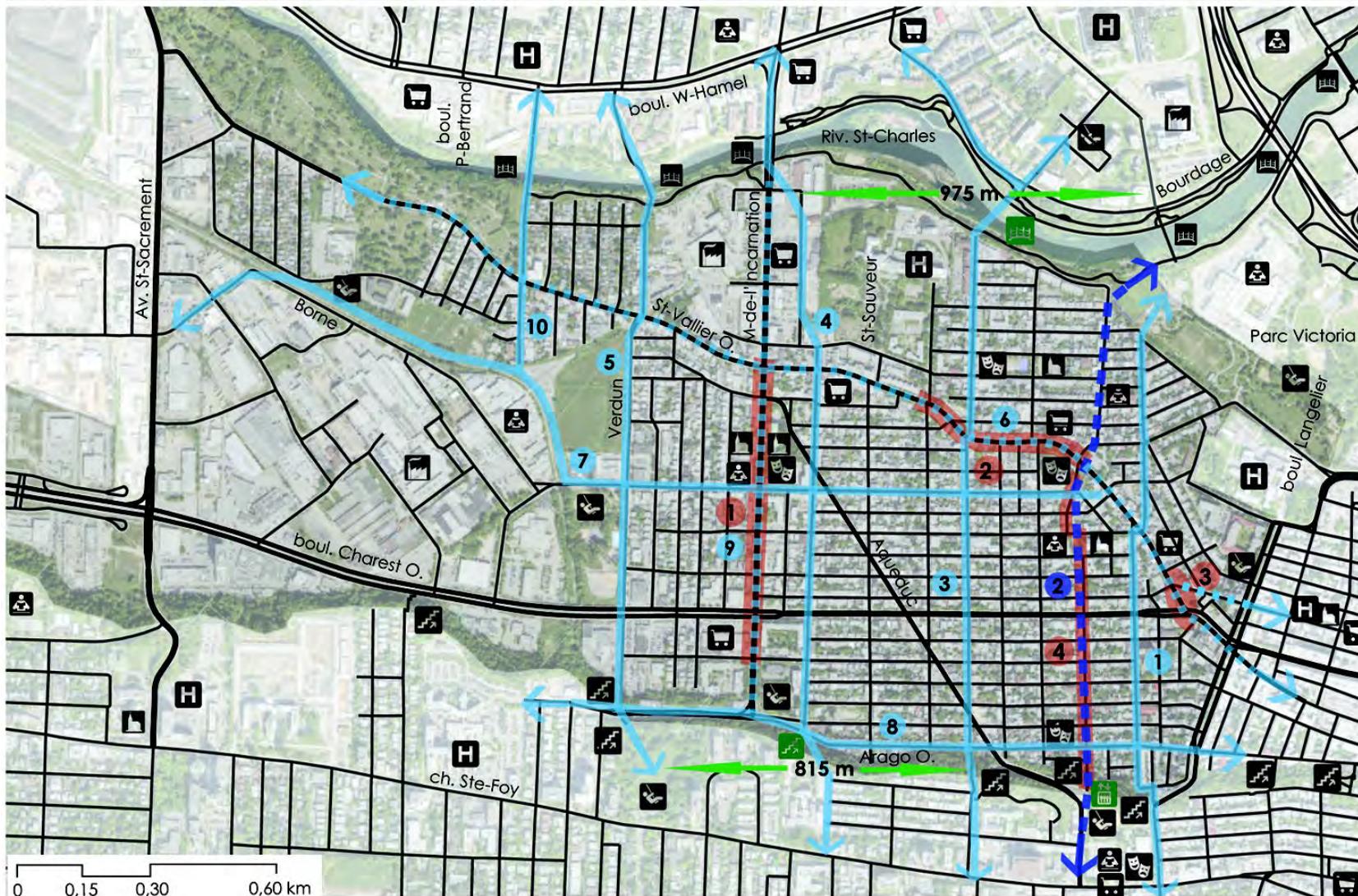
**RC17 - Aménager des mesures d'apaisement de la circulation visant à diminuer la vitesse de circulation et à réduire la circulation de transit.**

**RC18 - Encourager l'aménagement de terrasses publiques et privées, planter des arbres et aménager des espaces verts.**

Par exemple, les intersections des Oblats/Saint-Vallier et Saint-Luc/Saint-Vallier pourraient être aménagées avec des arbres et des bancs. De façon générale, il conviendrait d'augmenter le nombre de bancs, de poubelles, de colonnes Morris (pour l'affichage public) et de supports à vélo avec une plus grande capacité d'attache.

<sup>13</sup> Compte-rendu de la marche exploratoire sur l'aménagement piétonnier de la rue Saint-Vallier, juin 2013. [http://www.cccqss.org/IMG/pdf/Rapport\\_Marche\\_exploratoire\\_avec\\_Carte.pdf](http://www.cccqss.org/IMG/pdf/Rapport_Marche_exploratoire_avec_Carte.pdf)

## ORIENTATIONS SPÉCIFIQUES AUX DÉPLACEMENTS ACTIFS - PIÉTONS



Carte 1: Orientations spécifiques aux déplacements des piétons. Carte : PMDQ

## LÉGENDE

- |                             |                       |
|-----------------------------|-----------------------|
| Escalier existant           | Escalier proposé      |
| Remontée mécanique proposée |                       |
| Passerelle ou pont existant |                       |
| Passerelle proposée         |                       |
| École, C.F.P.               | Parc, terrain de jeux |
| Centre communautaire        | Lieu de culte         |
| Hôpital, CLSC, CHSLD        | Zone d'emplois        |
| Zone ou artère commerciale  |                       |

## LIEUX D'INTERVENTION PRIORITAIRES

- 1 Rue Marie-de-l'Incarnation
- 2 Rue Saint-Vallier Ouest
- 3 Intersection Charest/St-Vallier
- 4 Rue Victoria

## ORIENTATIONS RÉSEAU PIÉTONNIER

- 1 Parcours St-Ambroise-de Mazonod-Salaberry
  - 2 Parcours Carillon-Victoria-Cartr
  - 3 Parcours Bigaouette-St-Germain-des Érables
  - 4 Parcours de Courcelete-Montmagny-cton
  - 5 Parcours Verdun-des Braves
  - 6 Parcours St-Valier-St-Joseph
  - 7 Parcours Lionel-Bertrand-Raol- Jobin
  - 8 Parcours Arago Oest
  - 9 Parcours Marie-de-l'Incarnatin
  - 10 Parcours avenues du Pont Scott et Lesage
- Rue partagée  
 Rue avantagant les déplacements actifs  
 Parcours piéton à rendre à c convivial

## 5. ORIENTATIONS SPÉCIFIQUES AU RÉSEAU CYCLABLE

Considérant que 24 % des déplacements générés par le quartier sont effectués à pied ou à vélo, soit deux fois plus que dans toute la Ville de Québec, il est important de développer un réseau cyclable sécuritaire et utilitaire afin d'encourager ce mode de déplacement.

 **Saviez-vous que...**

Pour chaque kilomètre parcouru, le rapport coût-bénéfice pour la société est de -0,20 \$ pour l'automobile et de +0,22 \$ pour le vélo.

- 0,20 \$



0,22 \$



Ce calcul tient compte des coûts associés à l'usure des routes, à la pollution de l'air, à la santé, à la congestion automobile, à la pollution sonore, au temps de déplacement, et aux changements climatiques. Source : Vélo-Québec.

### 5.1. Améliorer la sécurité, le confort et la convivialité du réseau cyclable ainsi que la connexion avec les quartiers limitrophes

Selon le diagnostic citoyen, le réseau cyclable du quartier Saint-Sauveur est très peu développé et un sentiment d'insécurité règne chez les usagers dans leurs déplacements.

C'est pourquoi, les citoyens et les citoyennes recommandent de :

**RC19 - Aménager des axes cyclables sécuritaires et praticables en tout temps, de jour comme de nuit et en toute saison.**

La [carte 2](#) suggère la réalisation de dix axes cyclables qui devraient être aménagés de la manière suivante :

#### 1. Axe de Carillon - Victoria

Comme il est décrit au point 4.4, il est recommandé d'aménager cet axe en rue partagée. L'aménagement de ce corridor scolaire permettrait de sécuriser particulièrement les jeunes cyclistes.

 **Attention lieu d'intervention : prioritaire!**

Le parcours de Carillon - Victoria - Cartier a été ciblé comme un des quatre lieux prioritaires à aménager dans le quartier (voir 4.4).

Sur cet axe, les citoyens recommandent également de :

**RC20 - Rendre accessible aux vélos le futur lien mécanique situé dans l'axe de la rue Victoria pour accéder à la Haute-Ville.**

Comme mentionné au point 4.1, l'aménagement d'un lien mécanique faciliterait grandement l'accès à la Haute-Ville pour tous les usagers des transports actifs. Ce lien permettrait aux cyclistes moins expérimentés, moins en forme ou équipés d'une remorque pour transporter de jeunes enfants de franchir la falaise qui constitue une frontière difficilement franchissable.

#### 2. Axe Bigaouette - Saint-Germain

Cet axe devrait être aménagé en bande cyclable et le contresens cyclable devrait être autorisé sur la rue Saint-Germain pour éviter le détournement vers la rue Saint-Luc.

Pour compléter le parcours actif vers le quartier Vanier, les citoyens et les citoyennes recommandent de :

**RC21 - Aménager une passerelle cyclo-piétonne au-dessus de la rivière Saint-Charles à la hauteur de la rue Bigaouette.**

Comme mentionné à la partie 5.1, l'aménagement d'une passerelle à cet endroit permettrait de relier le cœur du quartier Saint-Sauveur à la rue Soumande, qui est le lieu le plus achalandé du quartier Vanier.

### 3. Axe de Courcellette – Montmagny – Moncton

Cet axe devrait être aménagé en bande cyclable. Il offrirait aux cyclistes une solution de rechange à la rue Marie-de-l'Incarnation, dont le débit de circulation automobile est très élevé.

### 4. Axe de Verdun – des Braves

La largeur de la chaussée permettrait d'aménager sur cet axe une piste cyclable en site propre, complètement protégée de la circulation automobile. La traversée du boulevard Charest devrait être améliorée.

### 5. Axe Saint-Vallier Ouest – Saint Joseph, de l'avenue Saint-Sacrement jusqu'à la bibliothèque Gabrielle-Roy



Illustration 22 : À Québec, la rue Fraser est un exemple de contre-sens pour les cyclistes. Photo : Isabelle Le Maléfan TC Media

Selon la largeur de la chaussée, une bande cyclable ou une chaussée désignée devrait être aménagée pour les cyclistes de chaque côté de la rue Saint-Vallier. Il est important de souligner que, sur la rue Saint-Joseph, une bande cyclable unidirectionnelle à contresens permettrait d'autoriser une pratique largement répandue chez les cyclistes sur cet axe.

### 6. Axe Borne – Parc Lionel Bertrand – Parc Dollard – Raoul-Jobin – des Oblats

Une piste cyclable pourrait être aménagée le long du chemin de fer, du côté nord. L'aménagement d'une bande cyclable sur les rues Raoul-Jobin et des Oblats permettrait de sécuriser cet axe qui relie deux écoles primaires et deux parcs du quartier.

### 7. Axe Pente-Douce – Arago Ouest

La côte de la Pente-Douce est partiellement aménagée avec une piste cyclable au sud et une bande cyclable au nord. Il conviendrait de continuer l'aménagement jusqu'en haut de la côte pour rejoindre le Chemin Sainte-Foy et interdire le virage à droite au feu rouge depuis la rue Chouinard vers la côte de la Pente-Douce.

L'aménagement de mesures d'apaisement de la circulation sur la rue Arago améliorerait considérablement la sécurité des piétons et des cyclistes sur cet axe, où la densité de la circulation de transit est très élevée.

### 8. Axe pont Scott (raccordé au lien Parc Lionel-Bertrand – Parc Dollard) [bandes cyclables]

Pour raccorder le quartier Vanier à l'ouest du quartier Saint-Sauveur, des bandes cyclables dans l'axe du pont Scott devraient être aménagées.

### 9. Axe Christophe-Colomb Ouest

Étant donné la faible largeur de la chaussée, il est recommandé d'aménager cet axe en chaussée désignée en y ajoutant des mesures d'apaisement de la circulation.

### 10. Axe Saint-Sacrement (bande cyclable)

L'avenue Saint-Sacrement est fréquentée par les piétons et les cyclistes. Une bande cyclable permettrait de sécuriser les cyclistes qui empruntent cet axe.



Illustration 23: Le boulevard Saint-Sacrement a besoin d'aménagements à l'attention des piétons et des cyclistes. La ligne de désir nous indique clairement leur présence, et ce, malgré le fait que l'environnement leur est hostile. Photo : E. Grandmont

L'aménagement de ces dix axes cyclables permettront de relier les lieux les plus fréquentés et les quartiers avoisinants et de franchir les barrières physiques entourant le quartier.

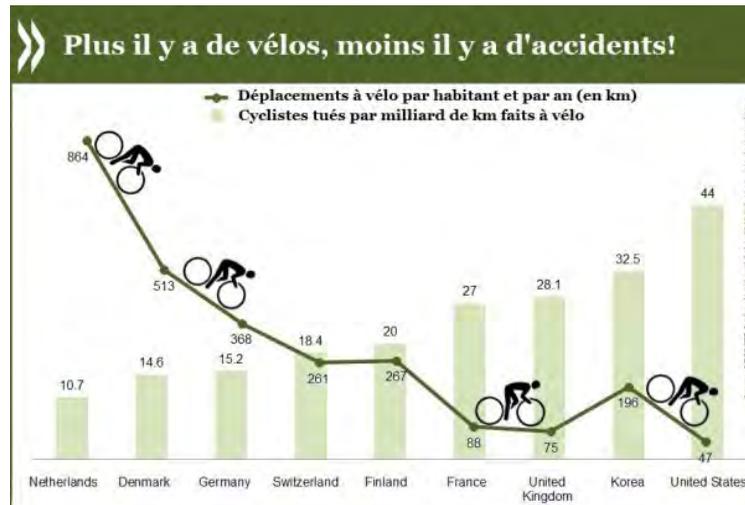


Illustration 24: Le principal levier pour améliorer la sécurité des cyclistes tient dans une politique favorisant la pratique du vélo. Autrement dit, ce sont avant tout des aménagements cyclables de qualité qui amélioreront la sécurité des cyclistes. Graphique : OCDE, « Cycling, Health and Safety » 2013.

### Les bonnes pratiques

De façon générale, lorsque la largeur de la chaussée le permet, des bandes cyclables protégées par des délinéateurs (poteaux) devraient être aménagées de chaque côté de la chaussée, idéalement avec un marquage de couleur durable comme dans la côte de la Pente-Douce.

Si la largeur de la chaussée est insuffisante, l'aménagement d'un seul côté est à envisager. Dans

ce cas de figure, et lorsque qu'il s'agit d'une rue résidentielle à faible débit de circulation, il convient d'aménager cette bande cyclable unidirectionnelle en contresens de la circulation, comme c'est le cas sur la rue Fraser et sur une partie de la rue Saint-Amable.



Illustration 25: Marquage avec refuge pour vélos, Montréal. Photo : Ville de Montréal

Le groupe de travail souligne que les bandes cyclables avec un marquage de couleur au sol ont l'avantage de bien délimiter l'itinéraire des cyclistes et qu'un accès quatre saisons ne peut être assuré que si les voies cyclables sont entretenues et déneigées au même titre que le réseau.

## 5.2. Augmenter le confort des cyclistes et la convivialité du réseau cyclable

Selon le diagnostic citoyen, seulement 3 % des tronçons du quartier sont munis de supports à vélo. Il conviendrait donc d'en ajouter et de mieux les répartir dans l'ensemble du quartier.

C'est pourquoi les citoyens et les citoyennes recommandent de :

**RC22 - Multiplier les supports à vélos de qualité en tout temps et toute saison et les répartir sur l'ensemble du territoire en fonction de l'achalandage.**

Il conviendrait aussi d'installer des modèles de support à vélo plus polyvalents qui ont une plus grande capacité et qui s'intègrent bien au paysage urbain.



Illustration 26: Supports à vélo à Trondheim en Norvège, 2015. Photo : B. Falardeau

Pour éviter l'engorgement des trottoirs, les citoyens et les citoyennes recommandent également de :

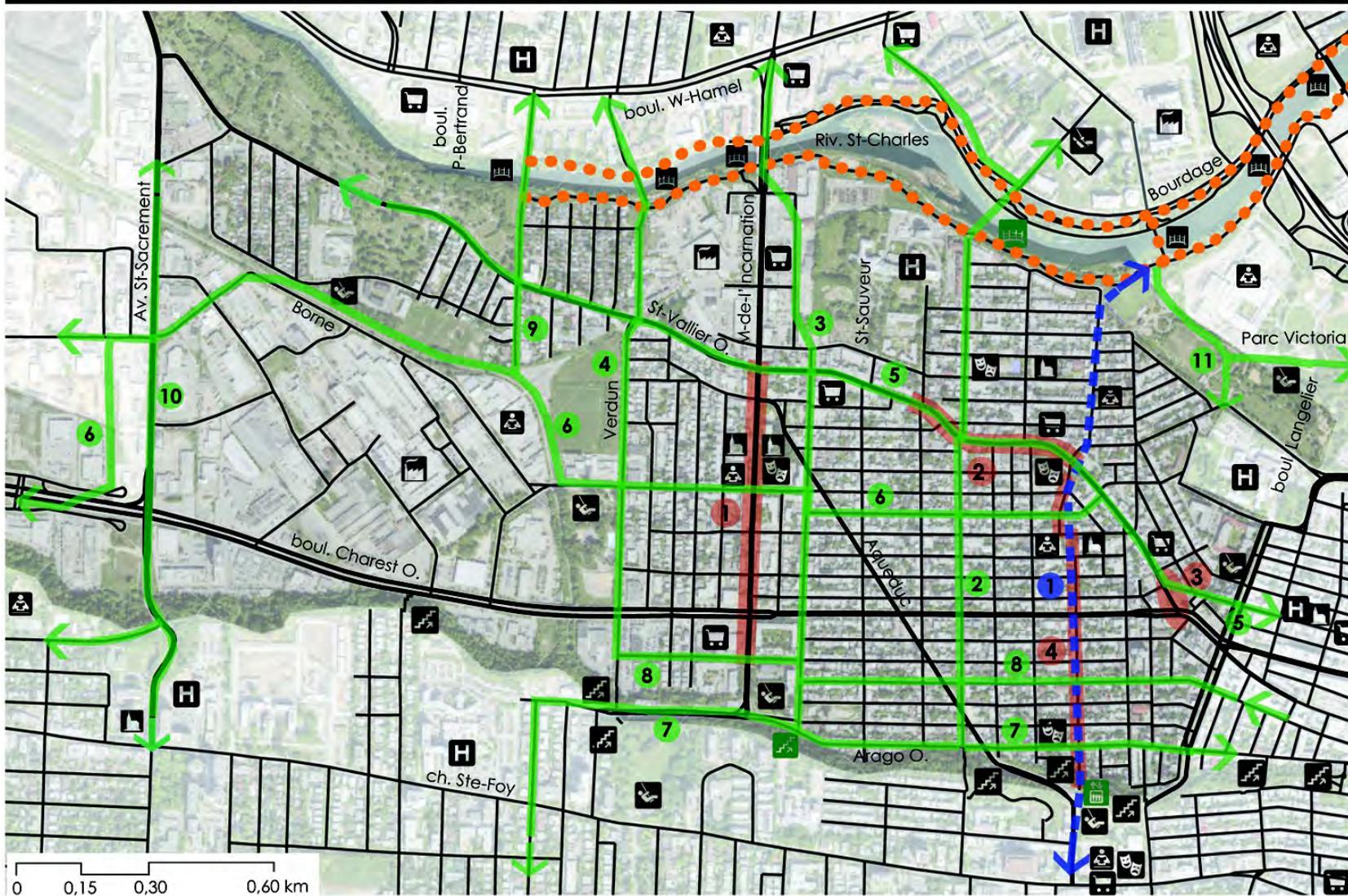
**RC23 - Aménager les supports à vélos dans le prolongement des voies de stationnement réservées aux automobiles.**

**RC24 - Cibler prioritairement les principaux lieux fréquentés dans le quartier ainsi que les escaliers qui mènent vers la Haute-Ville (voir [Carte 2](#)).**

Les supports à vélo constituent de fait une composante essentielle d'un réseau cyclable utilitaire fonctionnel. Un réseau cyclable sans supports à vélo équivaldrait à un réseau routier sans stationnements.

Dans le même ordre d'idée, il conviendrait d'augmenter de manière substantielle la signalisation du réseau cyclable en aménageant, par exemple, des panneaux indicateurs qui rappellent les lieux d'intérêt à proximité. Il conviendrait également de mettre un marquage au sol qui traverse les intersections, ce qui aura pour avantages d'avertir les automobilistes d'une traverse cyclable et de mieux ordonner la traverse des cyclistes.

## ORIENTATIONS SPÉCIFIQUES AUX DÉPLACEMENTS ACTIFS - VÉLO



0 0,15 0,30 0,60 km

## LÉGENDE

- |                             |                       |
|-----------------------------|-----------------------|
| Escalier existant           | Escalier proposé      |
| Remontée mécanique proposée |                       |
| Passerelle ou pont existant |                       |
| Passerelle proposée         |                       |
| École, C.F.P.               | Parc, terrain de jeux |
| Centre communautaire        | Lieu de culte         |
| Hôpital, CLSC, CHSLD        | Zone d'emplois        |
| Zone ou artère commerciale  |                       |

## LIEUX D'INTERVENTION PRIORITAIRES

- 1 Rue Marie-de-l'Incarnation
- 2 Rue Saint-Vallier Ouest
- 3 Intersection Charest/St-Vallier
- 4 Rue Victoria

## ORIENTATIONS RÉSEAU CYCLABLE

- 1 Axe Carillon-Victoria
  - 2 Axe Bigaouette-St-Germain (fusionner St-Luc à cet axe)
  - 3 Axe Courcellette-Montmagny
  - 4 Axe Verdun
  - 5 Axe St-Vallier O.-St-Joseph O.
  - 6 Axe F.-Carrel-Lionel-Bertrand-R.-Jobin
  - 7 Axe Pente-Douce-Arago O
  - 8 Axe Franklin-Christophe-Colomb
  - 9 Axe avenues du Pont Scott et Lesage
  - 10 Axe St-Sacrement 11 Parc Victoria
- Rue partagée  
 Axe cyclable à aménager ou améliorer  
 Réseau cyclable existant à conserver

Carte 2: Orientations spécifiques aux déplacements des cyclistes. Carte : PMDQ

## 6. ORIENTATIONS SPÉCIFIQUES AU RÉSEAU DE TRANSPORT COLLECTIF

Selon le diagnostic, les citoyens et citoyennes du quartier sont d'avis que le réseau de transport en commun manque d'efficacité pour rejoindre plusieurs pôles de destination importants de la ville.



Illustration 27: Parcours 18, Ville de Québec. Photo : M.J Lemay-Brault

Considérant que 44 % des ménages du quartier ne possèdent pas de voiture, comparativement à 20 % à l'échelle de toute la ville, il est essentiel que le réseau de transport collectif au sein du quartier soit efficace, mais aussi abordable puisque 31 % de la population du quartier vit sous le seuil de faible revenu. Il a été constaté que, pour bien des gens du quartier, l'autobus représente le seul moyen de transport motorisé.

### 6.1. Améliorer la desserte en transports collectifs

Les citoyens et les citoyennes recommandent de :

**RC25 - Augmenter la fréquence des parcours 1, 18 et 80 en limitant le temps d'attente à tout au plus 15 minutes aux heures de pointe et à tout au plus 30 minutes en dehors des heures de pointe, le jour ainsi que le soir et la fin de semaine (voir [Carte 3](#)).**

Conscients que l'achalandage doit justifier une hausse des fréquences de passage, les citoyens et les citoyennes recommandent au RTC de sonder la clientèle du quartier et de revoir les horaires pour qu'ils répondent mieux aux besoins des clients actuels et potentiels. Les passages de ces trois parcours (1, 18 et 80) sont particulièrement peu pratiques et peu fréquents en soirée. C'est pourquoi les citoyens et les citoyennes recommandent de :

**RC26 - Prolonger en soirée la desserte des parcours 1, 18 et 80 (voir [Carte 3](#)).**

**RC27 - Mieux synchroniser les parcours 1 et 80 pour éviter qu'ils se suivent d'aussi près.**

Si ces deux parcours étaient complémentaires, l'offre de desserte serait alors doublée sur l'axe Saint-Vallier.

Les citoyens et les citoyennes recommandent également de :

**RC28 - Renforcer la desserte vers les destinations mal desservies : Notre-Dame-de-Pitié, Parc industriel Saint-Malo, IGA Poulin, Place et Halles Fleur-de-Lys et axe Pierre-Bertrand.**

### 6.2. Améliorer l'accessibilité au réseau

Les citoyens et les citoyennes recommandent de :

**RC29 - Créer un parcours de desserte locale du quartier reliant les zones résidentielles aux pôles commerciaux et pôles de service et donnant accès au réseau existant et au terminus Jacques-Cartier.**

Concernant l'accessibilité, le GTMDQ souhaite rappeler que 31 % de la population du quartier vit sous le seuil de faible revenu et que pour de nombreuses personnes du quartier, un laissez-passer mensuel représente une dépense importante. C'est pourquoi il serait souhaitable de :

**RC30 - Créer une nouvelle catégorie d'usagers regroupant les personnes en situation de pauvreté.**

**RC31 - Étudier la possibilité d'éliminer toute catégorie d'usagers dans une perspective de gratuité du transport en commun.**

### 6.3. Améliorer la convivialité du transport collectif

Les citoyens et les citoyennes recommandent de :

**RC32 - Améliorer les aires d'attente (y compris les abribus couverts), les cartes du réseau, les bancs, les poubelles, l'éclairage, l'accessibilité universelle et l'affichage des retards en temps réel.**

Les citoyens reconnaissent par ailleurs les sommes allouées à la modernisation du parc d'abribus du RTC qui ont été autorisées dans le cadre du Programme triennal d'immobilisations 2014-2016 et sont également conscients que le système Nomade est déployé graduellement à l'échelle de tout le réseau jusqu'en 2017.

Les citoyens et les citoyennes invitent tout de même le RTC à :

**RC33 - Cibler en priorité les parcours les plus achalandés et multiplier les arrêts munis d'un abribus couvert.**

### 6.4. Consulter les citoyens

Les citoyens et les citoyennes souhaiteraient également que :

**RC34 - Le RTC consulte les citoyens lorsqu'il décide de modifier des parcours desservant le quartier ou de planifier autrement le réseau.**

Une consultation systématique des citoyens peut en effet contribuer à une meilleure planification du réseau et à mieux répondre aux besoins de la clientèle actuelle et potentielle.



Illustration 28: La Ville de Québec prévoit que le projet de SRB aura un impact important sur le développement immobilier du boulevard Charest. Illustration : Ville de Québec

### 6.5. Dans une optique d'aménagement d'une ligne de tramway ou d'un service rapide par bus (SRB) le long du boulevard Charest

Les villes de Québec et Lévis veulent se doter d'un service rapide par bus (SRB), où des autobus biarticulés circuleraient sur des plates-formes aménagées au centre de la chaussée. Il est prévu que ce réseau de 38 kilomètres, qui serait achevé en 2025, traverse le quartier Saint-Sauveur en longeant le boulevard Charest.

Les citoyens et citoyennes sont conscients que la réalisation du projet de SRB annoncé par la Ville de Québec changera la dynamique des déplacements

dans leur quartier, puisque le tracé prévu traverse le quartier Saint-Sauveur d'est en ouest.

Bien que les citoyens reconnaissent que ce projet bénéficiera à la population du quartier, ils s'inquiètent aussi des effets d'embourgeoisement immobilier que risque de provoquer ce projet majeur de transport collectif. Voilà pourquoi les citoyens et citoyennes souhaitent que la Ville tienne également compte des enjeux sociaux qui sont propres au quartier dans le cadre du projet de SRB. Par exemple, une augmentation substantielle du coût des logements ou une conversion exagérée d'appartements en condominiums auraient des effets désastreux pour nombre de résidents du quartier.

Des mesures réglementaires pourraient s'avérer nécessaires, comme par exemple celles qui encouragent la mixité fonctionnelle et l'inclusion de 30 % de logements sociaux dans tous les nouveaux aménagements résidentiels le long de l'axe SRB. C'est pourquoi le groupe de travail recommande à la Ville de Québec de :

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

Concernant la répartition des arrêts du SRB, le long du boulevard Charest, les citoyens et les citoyennes recommandent de :

**RC36 - Assurer l'accès à la ligne SRB à une distance de marche raisonnable par des arrêts espacés d'au plus 750 mètres.**

Dans le cas où il y aurait un réaménagement du boulevard et des intersections ou dans le cas de démolitions ou d'expropriations, les citoyens et les citoyennes souhaitent que :

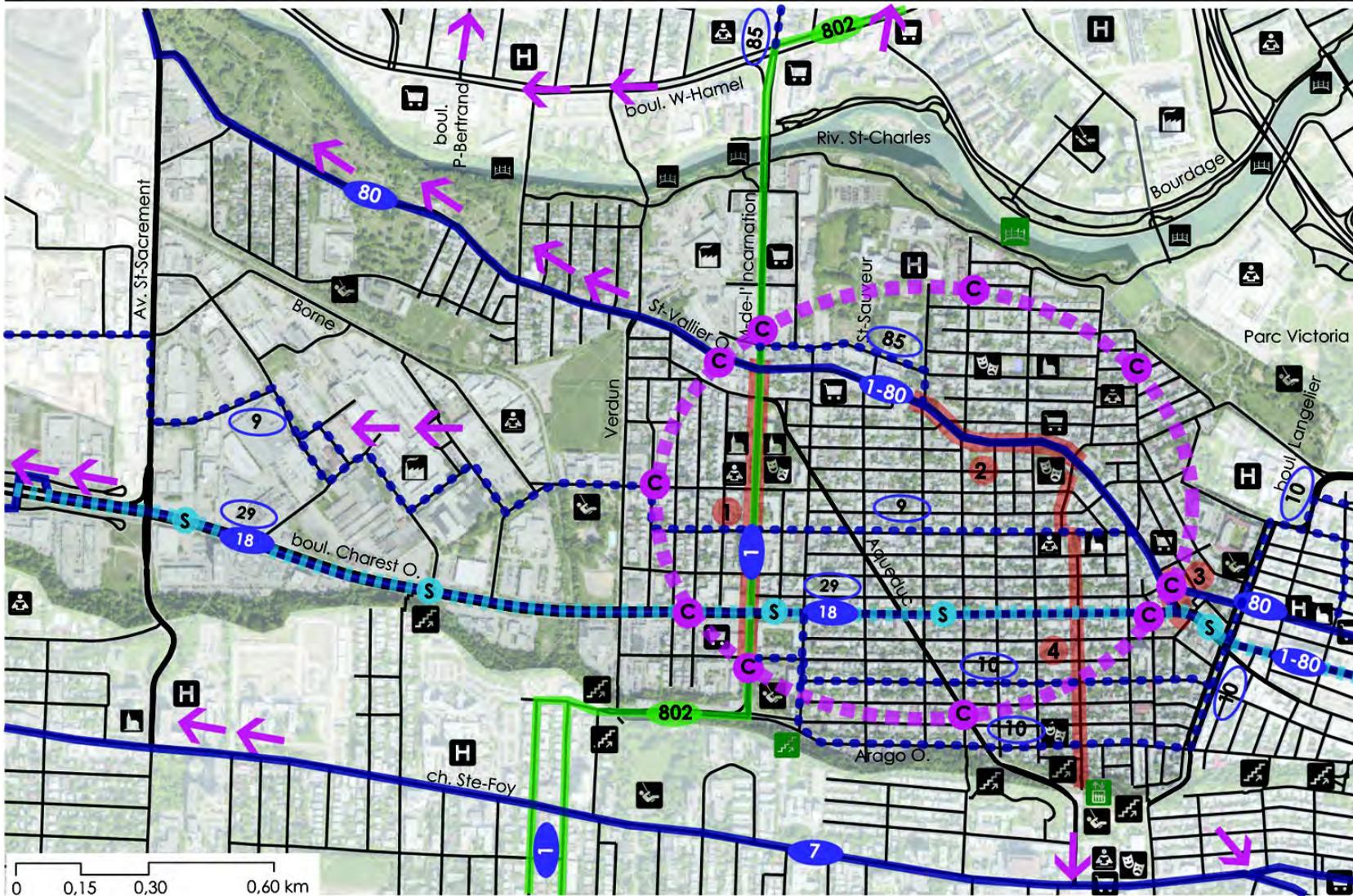
**RC37 - La population soit consultée sur le réaménagement du boulevard Charest et des intersections.**

**RC38 - La Ville s'assure que la ligne SRB n'entraîne pas une augmentation de la circulation de transit dans les rues résidentielles adjacentes.**



Illustration 29: Atelier citoyen, avril 2014. Photo : PMDQ

# ORIENTATIONS SPÉCIFIQUES AUX DÉPLACEMENTS ACTIFS - RÉSEAU DE TRANSPORT COLLECTIF



## LÉGENDE

- Escalier existant
- Escalier proposé
- Remontée mécanique proposée
- Passerelle ou pont existant
- Passerelle proposée
- École, C.F.P.
- Parc, terrain de jeux
- Centre communautaire
- Lieu de culte
- Hôpital, CLSC, CHSLD
- Zone d'emplois
- Zone ou artère commerciale

## LIEUX D'INTERVENTION PRIORITAIRES

- 1 Rue Marie-de-l'Incarnation
- 2 Rue Saint-Vallier Ouest
- 3 Intersection Charest/St-Vallier
- 4 Rue Victoria

## ORIENTATIONS RÉSEAU TRANS. COLLECTIF

- Parcours réguliers existants à basse fréquence (3 à 6/jour)
- Parcours réguliers existants à fréquence moyenne (15 @ 60 min.)
- Parcours Métrobus existant à haute fréquence
- Parcours envisagé du Service rapide par bus (SRB)
- Stations SRB envisagées
- Desserte à améliorer
- Parcours de desserte locale à mettre en service
- Correspondance avec le réseau et les lieux de destination les plus fréquentés

Carte 3: Orientations spécifiques au réseau de transport collectif. Carte : PMDQ

## 7. ORIENTATIONS SPÉCIFIQUES AU RÉSEAU ROUTIER

### 7.1. Augmenter le sentiment de sécurité de tous les usagers

La vitesse est reconnue comme étant l'une des principales causes d'accidents de la route. De nombreuses études affirment que l'accroissement de la vitesse augmente le risque de collision et la gravité des blessures qui en résultent<sup>14</sup>.

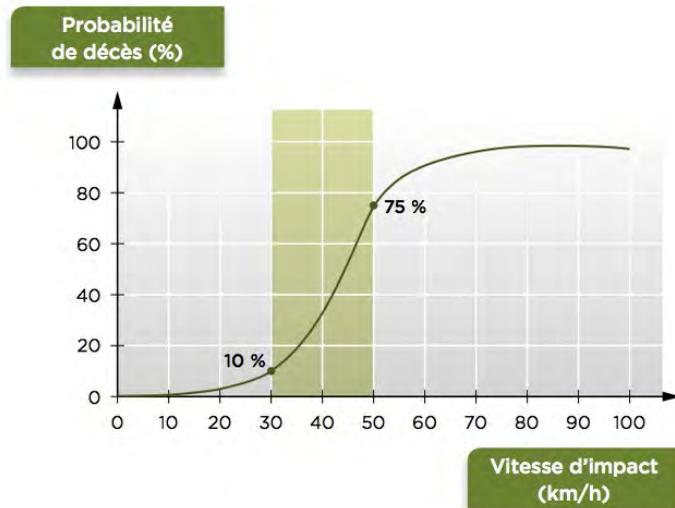


Illustration 30: Probabilité de décès des piétons selon la vitesse d'impact. Graphique : Ministère des Transports du Québec



#### Saviez-vous que...

L'approche « Système sûr » a été élaborée principalement à partir de l'expérience suédoise (Stratégie « Vision zéro ») et de la politique néerlandaise de sécurité durable (« Sustainable Safety »). Adoptée par de plus en plus de pays dans le monde et recommandée dans les ouvrages les plus récents en matière de stratégies d'amélioration de la sécurité routière, cette approche propose une nouvelle façon d'aborder les risques d'accidents sur le réseau routier.

Le premier constat de cette approche est que les décès et les blessés de la route sont inacceptables et qu'ils peuvent être évités. L'objectif à long terme est l'élimination des décès et des blessures graves résultant des accidents de la route. Selon cette approche, il est important de définir de nouvelles cibles en matière de limites de vitesse : elles devraient pas dépasser 30 km/h sur les voies où cohabitent des voitures et des piétons, et 50 km/h sur les rues en milieu urbain où les intersections sont fréquentes et où des impacts latéraux peuvent survenir.

D'ailleurs, on observe au Québec une tendance à la réduction de vitesse, par exemple l'arrondissement du plateau Mont-Royal à Montréal a réduit la vitesse à 30 km/h dans les rues locales. Cette tendance s'observe aussi dans les autres villes canadiennes, comme à Toronto ou à Winnipeg.

Étant donné que 178 accidents ont impliqué des piétons ou des cyclistes dans la période de 2005 à 2011, les citoyens et les citoyennes recommandent de :

**RC39 – Réduire la vitesse de circulation autorisée et pratiquée au profit de tous les usagers de la rue en limitant la vitesse à 30 km/h sur l'ensemble des rues résidentielles (voir Carte 4).**

### 7.2. Modifier le comportement des usagers de la route entre les artères de transit automobile et les rues résidentielles

La présence d'artères de transit automobile en plein cœur du quartier demande aux automobilistes d'adapter leur comportement lorsqu'ils accèdent aux rues résidentielles du quartier.

À l'entrée d'une rue résidentielle, la réduction de la largeur du champ visuel ainsi que la multiplication d'intersections et d'arrêts obligatoires sont des éléments qui requièrent une attention distincte des boulevards à larges voies qui sont équipés de feux de circulation. En outre, la forte présence d'usagers vulnérables recommande d'adapter une conduite plus souple et prudente.

C'est pourquoi les citoyens et les citoyennes recommandent de :

<sup>14</sup> Ministère des Transports Québec, Gestion de la vitesse sur le réseau routier municipal en milieu urbain, 2015. [https://www.mtq.gouv.qc.ca/centredocumentation/Documents/Securite-transport/modification-limite-vitesse/A6898\\_guide\\_vitesse\\_EPAC\\_web.pdf](https://www.mtq.gouv.qc.ca/centredocumentation/Documents/Securite-transport/modification-limite-vitesse/A6898_guide_vitesse_EPAC_web.pdf)

#### RC40 – Marquer clairement la transition entre les artères et les rues locales avec un effet de porte d'entrée.

Cet effet de porte d'entrée des rues résidentielles pourrait être réalisé, dans un premier temps, avec de la végétation, des bollards ou du marquage au sol. À plus long terme, l'aménagement pourrait être complété avec des avancées de trottoir, des plantations, de ajouts de mobilier urbain (bancs et supports à vélo) ainsi que par des panneaux de signalisation de limitation de vitesse. Idéalement, l'effet de porte devrait être rappelé à l'intérieur des secteurs résidentiels.



Illustration 31 : À Copenhague, la signalisation, les plantations et les supports à vélo constituent un très bon effet de porte et les traverses texturées rétablissent une continuité pour les piétons. Photo : La Citta Vita CC

Poursuivant le même objectif de modifier le

comportement des usagers de la route, les citoyens et les citoyennes recommandent de :

#### RC41 – Aménager des portes d'entrées de quartier sur les artères principales afin de signaler l'entrée dans un quartier résidentiel et de donner une signature distinctive au quartier (voir [Carte 4](#)).

L'aménagement des entrées de quartier pourrait être réalisé avec des plantations, du verdissement, des installations ou des œuvres d'art.

### 7.3. Limiter la circulation de transit sur les rues résidentielles (les véhicules qui traversent le quartier sans s'y arrêter)

Le diagnostic citoyen souligne à juste titre les nuisances causées par la circulation de transit automobile dans le quartier : bruit, pollution, perte de quiétude, et augmentation des accidents et du sentiment d'insécurité.

Pour résoudre ce problème qui touche de nombreuses rues du quartier, les citoyens et les citoyennes du quartier recommandent de :

#### RC42 – Mettre à jour le plan de circulation automobile et de camionnage du quartier.

La mise à jour du plan de circulation permettrait, entre autres, de revoir le sens de circulation des rues. Par exemple, lors d'une marche exploratoire effectuée en 2014 avec la Société de développement commercial (SDC) de Saint-Sauveur, la rue Sainte-Catherine a été ciblée pour y aménager un sens unique.

Pour ce qui est des artères locales où la circulation automobile de transit a été reconnue comme étant problématique, les citoyens et les citoyennes

recommandent de :

#### RC43 – Réaliser des comptages sur les rues locales pour confirmer la présence de circulation automobile de transit et aménager des mesures d'apaisement de la circulation.

Les rues qui ont été ciblées par les citoyens sont les rues Saint-Vallier Ouest, Arago, Chateauguay, Christophe-Colomb, Montmagny, Anna, Raoul-Jobin, des Oblats, Verdun, Simon-Napoléon-Parent, de Carillon, Sainte-Catherine, des Commissaires (voir [Carte 4](#)).

En fait, il conviendrait de vérifier que les comptages enregistrés correspondent à la classification hiérarchique du réseau routier, comme il est prévu dans le Guide de conception géométrique de la Ville<sup>15</sup>.



#### Saviez-vous que...

Un sondage effectué en 2014 auprès des résidents et des résidentes de la rue Arago dévoilait que 80 % de la population souhaitaient y voir aménager des mesures pour réduire la circulation de transit. Source : PMDQ.

15 Guide de conception géométrique de la Ville de Québec, 2008, p.13. [https://www.ville.quebec.qc.ca/gens\\_affaires/developpement\\_residentiel/docs/terrain\\_guide\\_conception\\_geometrique\\_rues.pdf](https://www.ville.quebec.qc.ca/gens_affaires/developpement_residentiel/docs/terrain_guide_conception_geometrique_rues.pdf)

Les citoyens et les citoyennes recommandent aussi de :

**RC44 - Aménager des mesures d'apaisement aux abords des lieux de destination les plus fréquentés, comme les écoles, les parcs, les rues commerciales et les centres communautaires et centres de loisirs. Il est recommandé aussi d'aménager des mesures de convivialités sur la rue Saint-Vallier pour en faire un lieu de destination plus attrayant.**

### Les bonnes pratiques

« Des mesures d'apaisement de la circulation permettent de réduire la vitesse des véhicules, diminuant ainsi le nombre et la gravité des collisions. L'implantation de mesures d'apaisement peut se faire sur des sites précis en fonction des problèmes rencontrés (p. ex. devant une école primaire), mais l'approche mise de l'avant dans la littérature propose d'implanter à l'échelle des voisinages afin de sécuriser tout le quartier<sup>16</sup>. » (Elvik, 2001).

Selon le ministère des Transports du Québec, les mesures d'apaisement de la circulation peuvent prendre les formes suivantes<sup>17</sup> :

#### **Dos d'âne allongé**

Partie surélevée de la chaussée, qui en couvre toute

16 S. Paquin, A. Pelletier, L'audit de potentiel piétonnier actif et sécuritaire du quartier Centre-Sud, 2012, p.14.

<http://www.collectifquartier.org/wp-content/uploads/2014/02/MILIEUX-Laudit-de-potentiel-pi%C3%A9tonnier-Centre-Sud.pdf>

17 Ministère des Transports du Québec, Gestion de la vitesse sur le réseau routier municipal en milieu urbain, 2015.

[https://www.mtq.gouv.qc.ca/centredocumentation/Documents/Securite-transport/modification-limite-vitesse/A6898\\_guide\\_vitesse\\_EPAC\\_web.pdf](https://www.mtq.gouv.qc.ca/centredocumentation/Documents/Securite-transport/modification-limite-vitesse/A6898_guide_vitesse_EPAC_web.pdf)

la largeur et qui induit un mouvement vertical aux véhicules et un inconfort amenant les conducteurs à ralentir. Sa longueur est supérieure à l'empattement d'une automobile et ses pentes sont progressives. Les dos d'âne allongés peuvent être permanents ou amovibles.



Illustration 32 : Aménagement de dos d'âne, comme mesure d'apaisement de la circulation sur la rue Normanville, près de l'école Saint-Ambroise à Montréal. Photo: Projet Montréal.

#### **Intersection surélevée**

Aménagement où toute la chaussée de l'intersection est rehaussée pour former un plateau au même niveau que le trottoir.



Illustration 33 : Cette intersection surélevée située au coin de la 8<sup>e</sup> avenue et de la 23<sup>e</sup> rue crée un obstacle physique qui force l'automobiliste à ralentir à l'approche de l'intersection. Photo : Daniel B. Guillot, 2009

#### **Passage pour piétons surélevé**

Rehaussement de la chaussée à l'endroit du passage pour piétons pour éliminer toute dénivellation pour le piéton qui traverse et pour améliorer son confort et sa visibilité. Cet aménagement inverse les perceptions : ce sont les véhicules qui traversent l'espace piéton, et non pas les piétons qui traversent l'espace « réservé » aux véhicules. Un matériau différent de celui utilisé pour la chaussée est le plus souvent utilisé.

#### **Passage pour piétons texturé**

Passage pour piétons comportant une surface texturée ou dessinée en contraste avec la chaussée adjacente. L'utilisation de béton, de pavés ou d'un revêtement coloré permet de bien démarquer le passage du reste de la chaussée.

### Avancée de trottoir

Élargissement du trottoir ayant pour résultat de réduire la largeur de la rue. À l'intersection, des avancées de trottoir de part et d'autre de la chaussée créent un entonnoir et réduisent la distance de traversée pour les piétons. Une avancée de trottoir est généralement aménagée à même l'espace d'un stationnement sur rue, assurant ainsi une meilleure visibilité réciproque des piétons et des conducteurs et la continuité du cheminement des cyclistes.



Illustration 34 : Aménagement de saillies de trottoir à l'intersection de la 16e avenue et de la rue Dandurand, près de l'école Saint-François-Solano. Photo : Projet Montréal.

### Chicane et déport de chaussée

Aménagements ponctuels consistant en un décalage de l'axe de la chaussée qui entraîne une rupture d'alignement. Ils sont souvent réalisés au moyen d'avancées de trottoirs placées en quinconce, de façon à réduire la largeur de la chaussée et à obliger les conducteurs à déporter leur trajectoire à

plusieurs reprises. On utilise habituellement une série d'au moins trois avancées de trottoirs.

### Îlots centraux

Espace aménagé au centre de la chaussée, dont le rôle est de séparer les courants de circulation et de servir de refuge aux piétons en permettant la traversée de la rue en deux temps.

### Réduction de la largeur de la chaussée

La réduction de la largeur de la chaussée est un principe à suivre dans la conception des chaussées entre les intersections et peut se faire de plusieurs façons : réduction du nombre de voies de circulation, réduction de la largeur des voies de circulation, élargissement des trottoirs, ajout de bandes cyclables, élargissement, marquage des accotements, implantation de stationnement sur rue, etc.

### Réduction du dégagement visuel latéral

Rétrécissement du champ de vision périphérique du conducteur pour lui donner une sensation de vitesse et l'inciter à ralentir. Le dégagement visuel latéral est l'espace compris entre les obstacles visuels de part et d'autre de la rue : façades des bâtiments, végétation dense et très haute sur la banquette ou dans les cours avant des bâtiments, ou véhicules stationnés en bordure des voies de circulation si le taux d'occupation des espaces de stationnement est élevé.

### Aménagements paysagers et mobilier urbain

Ils peuvent être conçus pour structurer visuellement l'espace et ainsi influencer le comportement des usagers. Les végétaux et l'équipement sont alors choisis en fonction de leur taille et placés de façon à différencier et à

caractériser l'espace (p. ex. pour créer une porte d'entrée), à couper de longues perspectives, à accompagner les cheminements piétonniers, à améliorer la lisibilité des lieux, etc.

## 7.4. Assurer la visibilité entre les piétons et les conducteurs de véhicules motorisés

Le dégagement de la visibilité aux intersections est très important pour prévenir les accidents. Cependant, dans le quartier Saint-Sauveur, 56 % des intersections qui sont situées dans les rues résidentielles ont une visibilité obstruée par le cadre bâti. De plus, les résultats de l'enquête de terrain réalisée par les citoyens et les citoyennes en février 2014 ont montré que près de 70 % des intersections ont un à deux véhicules stationnés à moins de cinq mètres.



### Les bonnes pratiques

Conformément à l'alinéa 4 de l'article 386 du Code de sécurité routière du Québec, le stationnement de véhicule à moins de cinq mètres de l'intersection est interdit. Cet espace de dégagement contribue à améliorer la visibilité à la fois pour le piéton et pour l'automobiliste.

C'est pourquoi les citoyens et les citoyennes recommandent de :

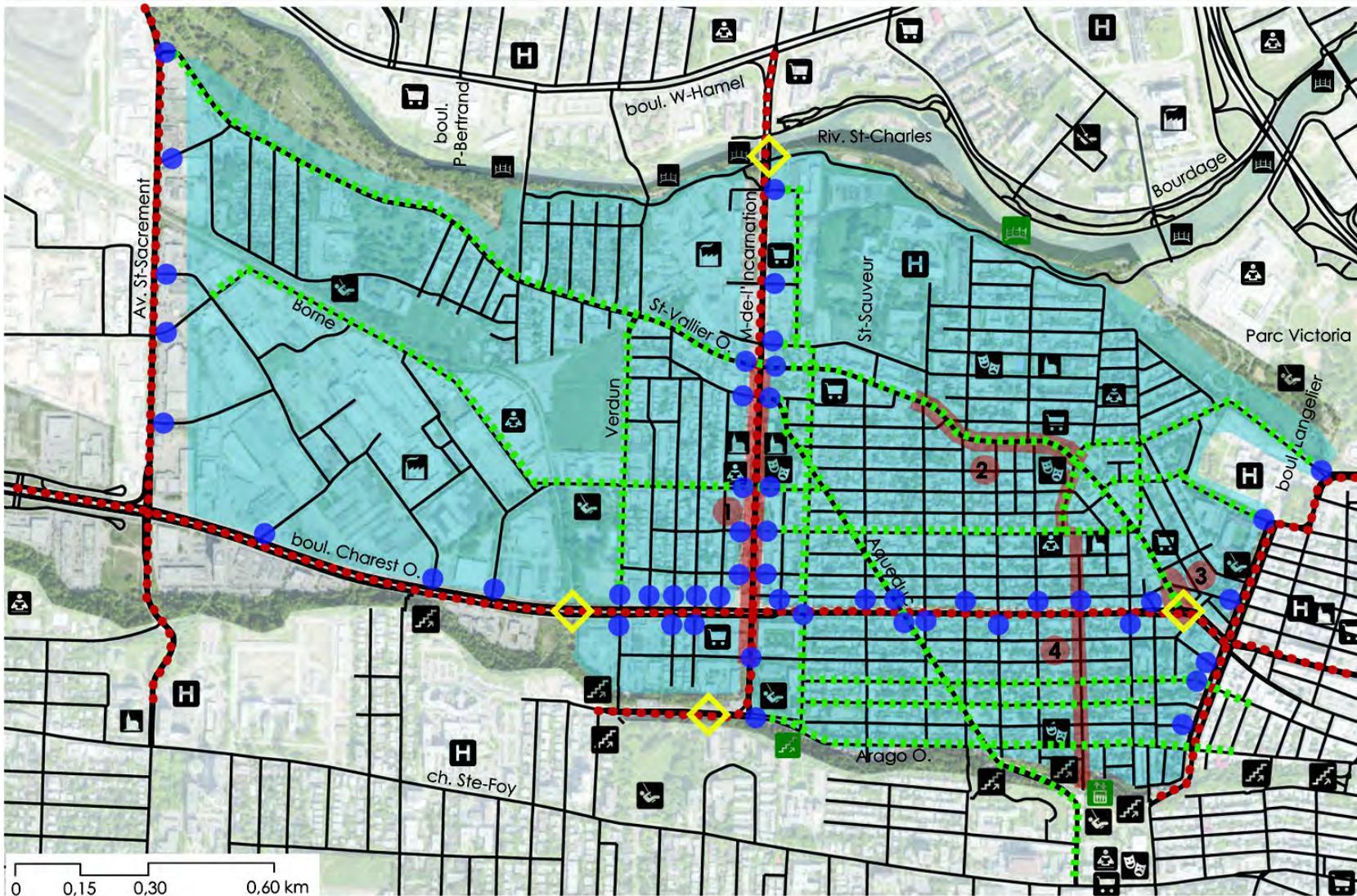
**RC45 - Appliquer strictement l'interdiction de stationner à moins de cinq mètres d'une intersection.**

Il est suggéré de faciliter l'évaluation de la distance de stationnement autorisée par un marquage au sol et de sensibiliser les automobilistes. Les bonnes pratiques suggèrent aussi d'encourager l'utilisation du coin de rue à d'autres fins (plantation, élargissement de trottoir, etc.).



Illustration 35 : Le respect de l'interdiction de se stationner à moins de cinq mètres d'une intersection peut être encouragé par une signalisation claire et peu coûteuse. Photo : ruemasson.com

## ORIENTATIONS SPÉCIFIQUES AU RÉSEAU ROUTIER



## LÉGENDE

- |                             |                       |
|-----------------------------|-----------------------|
| Escalier existant           | Escalier proposé      |
| Remontée mécanique proposée |                       |
| Passerelle ou pont existant |                       |
| Passerelle proposée         |                       |
| École, C.F.P.               | Parc, terrain de jeux |
| Centre communautaire        | Lieu de culte         |
| Hôpital, CLSC, CHSLD        | Zone d'emplois        |
| Zone ou artère commerciale  |                       |

## LIEUX D'INTERVENTION PRIORITAIRES

- 1 Rue Marie-de-l'Incarnation
- 2 Rue Saint-Vallier Ouest
- 3 Intersection Charest/St-Vallier
- 4 Rue Victoria

## ORIENTATIONS RÉSEAU ROUTIER

- Mesure d'apaisement de la circulation à mettre en place
- Artère à 50 km/h existante
- Zone à 30 km/h
- Seuil de quartier à aménager
- Entrée de quartier à aménager

0 0,15 0,30 0,60 km

Carte 4: Orientations spécifiques au réseau routier. Carte : PMDQ

## 8. ORIENTATIONS SPÉCIFIQUES À LA LUTTE CONTRE LES ÎLOTS DE CHALEUR ET LES AMÉNAGEMENTS ÉCOLOGIQUES

### 8.1. Améliorer le paysage urbain pour favoriser l'utilisation des transports actifs, combattre les îlots de chaleur urbains et atténuer les effets néfastes de l'intense circulation automobile

Selon le diagnostic citoyen, l'intégration des espaces verts est un enjeu de santé publique. Rappelons que l'effet d'îlots de chaleur est un problème criant en Basse-Ville et particulièrement dans le quartier Saint-Sauveur<sup>18</sup>. C'est pourquoi les citoyens et les citoyennes recommandent de :

**RC46 - Aménager les projets verts amorcés dans le Plan d'action du Plan directeur de quartier de 2005.**

Dans le quartier, le manque d'arbres et de verdissement est tel que la volonté politique et administrative doivent s'accorder pour atteindre une augmentation substantielle du couvert forestier. Les citoyens et les citoyennes recommandent de :

**RC47 - Déterminer le potentiel de verdissement avant chaque projet de réfection des infrastructures et créer de nouveaux aménagements paysagers.**



Illustration 36: En 2015, la réfection de la rue Anna dans le quartier Saint-Sauveur est un exemple de bonne pratique puisque la Ville de Québec a consulté la population pour favoriser le verdissement de la rue. Illustration : Ville de Québec

**RC48 - Créer une réserve foncière afin d'aménager de nouveaux espaces verts et préserver les arbres matures existants.**

**RC49 - Planter des arbres sur l'ensemble du territoire en ciblant prioritairement les artères de transit automobile, les rues commerciales et les corridors piétonniers.**

**RC50 - Entreprendre la végétalisation et à la perméabilisation des stationnements publics et végétaliser les pourtours des bâtiments.**

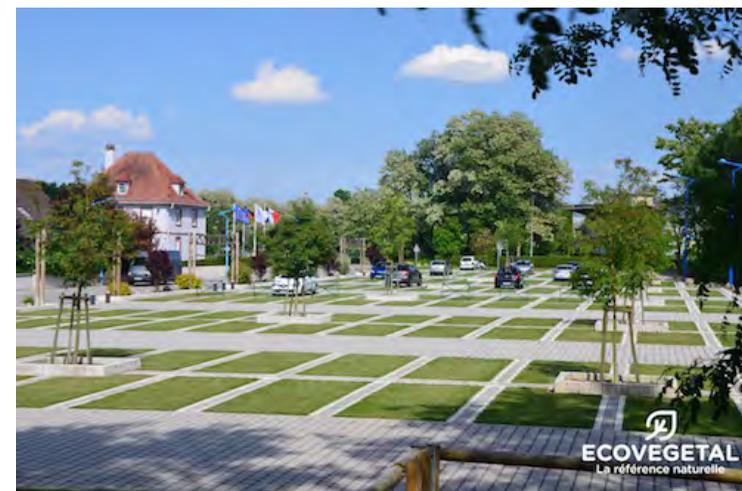


Illustration 37: Aire de stationnement perméable végétalisée. Photo : Ecovegetal

<sup>18</sup> Radio Canada, « Îlots de chaleur et espaces verts : la Ville de Québec montrée du doigt », 2014. <http://ici.radio-canada.ca/regions/quebec/2014/08/05/007-ilots-chaleur-institut-critique.shtml>

**RC51 - Encourager la réalisation de murs végétaux et des toits verts sur le domaine privé par des mesures incitatives ou réglementaires.**



Illustration 38 : Mur végétalisé au Centre culture et environnement Frédéric Back. Photo : Écobâtiment

**RC52 - Bonifier le Guide de conception géométrique des rues de la Ville de Québec pour y intégrer un processus de verdissement systématique des rues.**

## 8.2. Améliorer le paysage urbain et verdifier l'espace public

L'augmentation du verdissement dans les rues a un impact direct sur l'amélioration du paysage urbain et encourage par le fait même le développement des transports actifs et de la vitalité urbaine.

Dans ce contexte, les citoyens et les citoyennes recommandent de :

**RC53 - Bonifier le programme de verdissement des rues commerciales.**

Dans la même veine, l'agriculture urbaine est une solution qui répond à un ensemble d'enjeux alimentaires, écologiques, sanitaires ou économiques. Les citoyens et les citoyennes du quartier Saint-Sauveur recommandent de :

**RC54 - Aménager des bacs de plantation saisonniers ou permanents dédiés à l'agriculture urbaine, en ciblant prioritairement les corridors piétonniers.**



Illustration 39 : Potagers de l'Assemblée nationale du Québec réalisés en 2013 à Québec par les Urbainculteurs. Photo : Urbainculteurs

## 9. RECOMMANDATIONS GÉNÉRALES À L'ÉCHELLE DE LA VILLE DE QUÉBEC

### 9.1. Améliorer la sécurité des aménagements piétonniers

De façon générale, les citoyens et les citoyennes souhaitent que la Ville de Québec prenne davantage en compte les besoins des piétons dans l'aménagement des rues. La municipalité devrait améliorer les aménagements en vue de faciliter et d'encourager les déplacements à pied, et de réduire le sentiment d'insécurité. C'est pourquoi les citoyens et les citoyennes recommandent de :

#### RC55 – Sécuriser les intersections et les passages pour piétons les plus accidentogènes.

Dans le cadre des ateliers citoyens réalisés en 2013, de nombreux participants ont évoqué le mode de feux piétons protégé qui est en vigueur dans la Ville de Québec comme un irritant majeur. Les citoyens et les citoyennes se plaignent de devoir attendre trop longtemps aux feux de circulation et de ne pas avoir assez de temps pour traverser. C'est pourquoi ils recommandent de :

#### RC56 – Remplacer les feux piétons en mode protégé par des feux piétons en mode partiellement protégé qui fonctionnent en continu, sans activation manuelle.

#### Saviez-vous que...

Les feux pour piétons peuvent fonctionner de trois façons. Le mode de fonctionnement est choisi par le gestionnaire du réseau routier.

#### 1- Mode protégé :

- tous les mouvements de véhicules sont interdits durant toute la phase piétonne;
- le virage à droite au feu rouge est interdit dans les approches où les véhicules effectuant la manœuvre croisent le passage pour piétons.

#### 2- Mode partiellement protégé :

- certains mouvements de véhicules sont interdits durant la première partie de la phase piétonne, puis permis par la suite. Par exemple, la flèche verte vers l'avant (mouvement tout droit) est utilisée durant l'engagement pour par la suite faire place au feu vert permettant de tourner dans toutes les directions;
- le virage à droite au feu rouge est interdit dans les approches où les véhicules effectuant la manœuvre croisent le passage pour piétons;
- souvent utilisé avec flèche.

#### 3- Mode non protégé

- certains mouvements de véhicules sont permis durant la phase piétonne;
- le virage à droite au feu rouge peut être permis dans les approches où les véhicules effectuant la manœuvre croisent le passage pour piétons.

Source : Ministère des Transports Québec.

La Ville de Québec a adopté le système de feux piétons en mode protégé, qui a pour effet de séparer la circulation piétonne de la circulation automobile en créant des phases exclusives de traverse pour les piétons. Alors que ce système est censé créer un sentiment de sécurité chez les piétons, il ne répond pas convenablement à leurs besoins puisqu'il a pour effet notable de rallonger considérablement le temps de leurs déplacements.

Les piétons doivent en effet attendre un cycle d'au moins 90 secondes à toutes les traverses qui sont équipées de feux de circulation, ce qui provoque de la frustration et encourage directement un comportement délinquant chez les piétons. Ce temps d'attente crée aussi du stress chez bon nombre de piétons qui, ne voulant pas attendre le prochain cycle, traversent souvent les intersections en courant pour se rendre de l'autre côté de la rue avant la fin du décompte numérique; cette phase exclusive chronométrée est particulièrement stressante pour les personnes âgées ou les parents accompagnés de jeunes enfants.

En isolant les piétons de la circulation automobile, les feux utilisés par la Ville de Québec ont comme désavantage de désapprendre aux automobilistes à tenir compte des piétons, puisqu'ils ne sont plus habitués de les voir dans leur champ de vision en conduisant. Les effets pernicious de ce désapprentissage sont sérieux : sentiments d'infériorité et de vulnérabilité chez les piétons, non-respect systématique des passages pour

piétons et non vérification de l'angle mort au virage à droite. L'ensemble de ces facteurs ont pour effet de réduire le sentiment de sécurité des piétons et réduit nettement l'attrait de la marche comme mode de déplacement.

Le groupe de travail recommande donc à la Ville de Québec de remplacer le mode protégé des feux piétons par un mode partiellement protégé, comme c'est le cas à Montréal ou dans plusieurs autres villes d'Amérique du Nord.. Ce mode a pour avantage d'accorder véritablement la priorité aux piétons en réduisant considérablement leur temps d'attente, tout en garantissant la sécurité des usagers les plus vulnérables (jeunes enfants, personnes âgées, personnes à mobilité réduite).

Ce changement permettrait également de réduire le temps d'attente des automobilistes qui, lors de la phase piétonne, se trouvent alors immobilisés parfois de 20 à 35 secondes. Dans bien des cas, ce temps d'attente est inutile, puisque le piéton aura souvent déjà traversé sans attendre sa phase exclusive qui tarde trop à venir. Ce ralentissement de la circulation automobile pourrait être évité et contribuerait par ailleurs à diminuer la pollution atmosphérique sur tout le territoire de la Ville.

L'instauration de feux en mode partiellement protégé octroierait aussi aux autobus du RTC de précieuses secondes sur leurs trajets respectifs puisqu'en plus d'être immobilisés aux longs feux de circulation, les autobus subissent aussi les phases piétons exclusives, ce qui peut se solder par un retard accumulé de plusieurs minutes.

Pour certaines intersections complexes où le système de feux piétons en mode partiellement

protégé serait plus difficilement applicable, le groupe de travail recommande de déterminer un temps de traverse suffisamment long pour les usagers les plus vulnérables (enfants, personnes à mobilité réduite, etc.).

## 9.2. Reconnaître le rôle primordial des transports actifs, notamment de la marche, en matière d'urbanisme et de qualité de vie

Dans le but d'améliorer la qualité de vie de la population, la qualité de l'environnement et le bilan de santé publique de la collectivité, les citoyens et citoyennes suggèrent aussi de :

### RC57 - Élaborer une charte des piétons de la Ville de Québec.

Cette charte pourrait, par exemple, viser à :

- enchâsser les principes de primauté du piéton et d'un nouveau partage de la rue favorable à la marche;
- offrir un accès de qualité pour les piétons aux services, aux biens de consommation, aux activités communautaires et aux transports collectifs;
- mettre en place des mécanismes de financement visant l'amélioration de la pratique de la marche;
- sensibiliser le public aux avantages de la marche;
- élaborer une stratégie de piétonnisation aux endroits où cela s'applique.

En ce qui concerne les normes qui s'appliquent à la conception des rues, les citoyens et les citoyennes encouragent la Ville de Québec à :

### RC58 - Bonifier le Guide de conception géométrique des rues de la Ville de Québec au profit des transports actifs.

Cette recommandation vise à intégrer les besoins particuliers des piétons dans la réglementation d'urbanisme et à favoriser les déplacements à pied grâce à la mise en place d'aménagements spécifiques.

## 9.3. Prendre en compte l'analyse et l'expertise du milieu pour bonifier les projets en matière d'aménagement et de mobilité

L'urbanisme participatif est une démarche qui recèle un fort potentiel pour transformer la ville et ses quartiers avec les citoyens. En prenant part à ce mouvement, la démarche utilisée dans le cadre du Plan de mobilité durable de quartier a permis de démontrer que l'aménagement urbain est un enjeu qui sert les intérêts des citoyens. De façon générale, les citoyens et les citoyennes souhaitent que :

RC59 - La Ville de Québec consulte systématiquement la population en amont des projets en matière de réfection des rues, de verdissement, de sécurité et de circulation; qu'elle favorise la concertation des services municipaux concernés ainsi que tous les partenaires (citoyens, groupes associatifs, secteur privé, gouvernements, établissements d'enseignement, etc.).

#### 9.4. Multiplier les solutions de rechange à l'auto-solo

Compte tenu de l'augmentation constante de la congestion automobile, les citoyens et les citoyennes endossent la vision du Plan de mobilité durable de la Ville de Québec et recommandent de :

RC60 - Aménager une ligne de tramway ou de SRB pour diminuer le volume de circulation de transit automobile au centre-ville.

RC61 - Aménager des stationnements incitatifs aux entrées de la ville pour encourager les automobilistes à utiliser le transport collectif.

Finalement, pour accélérer le développement des transports alternatifs, les citoyens et les citoyennes recommandent de :

RC62 - Encourager l'autopartage en offrant des places de stationnement à des entreprises de services d'autopartage, comme Communauto ou Car2Go.

#### 9.5. Sensibiliser l'ensemble des usagers

La sensibilisation des usagers est une mesure

importante pour faciliter le partage de la route et encourager les bons comportements. C'est pourquoi les citoyens et les citoyennes recommandent de :

RC63 - Renouveler les campagnes annuelles de sensibilisation à la sécurité routière.



Illustration 40: Campagne de prévention dans le Nord de la France en 2014. Affiche : Les services de l'État dans le Nord.

## PARTIE 2 : DIAGNOSTIC CITOYEN



Illustration 41: Intersection du boulevard Charest et de la rue Victoria, 2014. Photo : Ronald Lachapelle

# 1. PORTRAIT DU QUARTIER SAINT-SAUVEUR

## 1.1. Le territoire du PMDQ

Le territoire du PMDQ correspond aux limites du quartier Saint-Sauveur. Il est bordé au sud par les quartiers Saint-Jean-Baptiste, Montcalm et Saint-Sacrement, au nord par Vanier, à l'est par Saint-Roch et à l'ouest par les quartiers Duberger-Les Saules et la Cité-Universitaire.

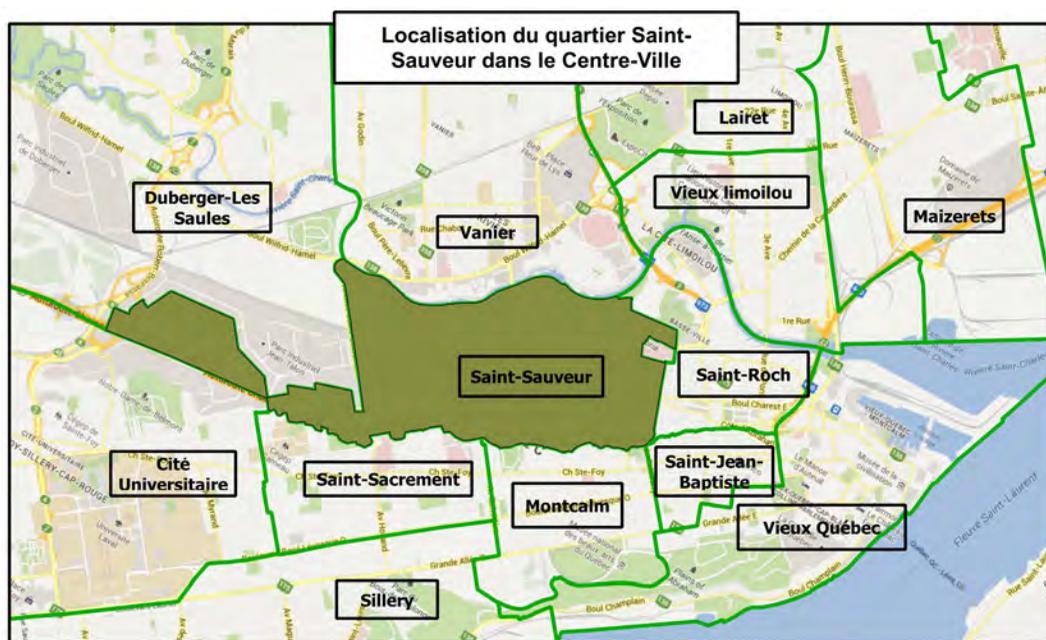


Illustration 42 : Données : Ville de Québec, 2014. Carte : PMDQ

Saint-Sauveur forme avec les quartiers Saint-Sacrement, Montcalm, Saint-Jean-Baptiste, Vieux-Québec Cap-Blanc Colline Parlementaire, Saint-

Roch, Saint-Sauveur, Vieux-Limoilou, Lairet et Maizerets, l'arrondissement La Cité-Limoilou.

C'est l'arrondissement le plus peuplé avec 21,85 % de la population totale de la Ville de Québec<sup>19</sup>.

## 1.2. La population

Comprendre le quartier est une étape essentielle pour en planifier l'aménagement à long terme. Les transformations urbaines doivent tenir compte de plusieurs éléments qui constituent l'ADN de Saint-Sauveur.

### 1.2.1. Saint-Sauveur : une histoire de mobilisation

Un signe distinctif de Saint-Sauveur est qu'il participe activement à la grande vitalité communautaire du Centre-Ville. En effet, le quartier regroupe un bon nombre d'organismes de divers domaines.

Cette concentration de groupes à vocation sociale n'est pas sans rapport avec le dynamisme des

<sup>19</sup> <http://www.ville.quebec.qc.ca/apropos/portrait/arrondissements/1/acitelimoilou/>

résidents et des résidentes qui se mobilisent depuis longtemps pour améliorer les conditions de vie de la collectivité. En effet, la précarité et la pauvreté sont présentes depuis toujours et c'est pour cette raison que les citoyens et les citoyennes se mobilisent.

Au XIX<sup>e</sup> siècle, le quartier possède une vocation particulièrement résidentielle. Beaucoup d'ouvriers travaillant dans les usines de chaussures et de vêtements de Saint-Roch y habitent. Ville distincte de la Ville de Québec, les règles sanitaires sont moins rigides et les conditions de vie plus difficiles. Il n'y a, entre autres, ni aqueduc ni égouts avant les années 1890.

Par la suite, le XX<sup>e</sup> siècle confirme la vocation populaire du quartier. Les travailleurs et travailleuses peu qualifiés forment le grand bassin de la population. Les habitants et les habitantes ressentent tout de même un grand sentiment d'appartenance à leur quartier, un sentiment comparable à l'esprit villageois. Le tissu social est très serré et fort.

À la fin des années 1960 et au début des années 1970, des citoyens se rassemblent pour lutter contre le saccage du quartier par l'administration Lamontagne et pour l'amélioration des conditions de vie. Le Comité des citoyens et des citoyennes du quartier Saint-Sauveur voit ainsi le jour en 1969 dans ce climat d'action sociale. Par la suite, de nombreux organismes d'éducation populaire et de défense collective des droits émergeront d'initiatives citoyennes.

Aujourd'hui, l'identité du quartier porte l'héritage ouvrier, notamment sur le plan de l'architecture, mais également par cette solidarité collective qui s'anime dans les centres communautaires, les regroupements de citoyens, de citoyennes ou de parents. Les défis sont toutefois nombreux : manque de logements abordables de qualité, faible taux de scolarité, isolement, pauvreté, itinérance, prostitution, insécurité matérielle et alimentaire, etc.



Illustration 43: Évènement Saint-Sauveur en fleurs. Photo : CCCQSS

🔗 Dans ce contexte, les enjeux de mobilité et d'aménagements urbains ont leur importance

puisque'ils contribuent à offrir un environnement sécuritaire, utilitaire et convivial pour toute la population et particulièrement pour les usagers les plus vulnérables que sont les personnes à mobilité réduite, les enfants et les aînés.

### 1.2.2. Une population qui rajeunit

Selon le recensement de Statistique Canada de 2011, le quartier compte 15 880 habitants, ce qui représente 3,1 % de la population de Ville de Québec et 15 % de celle de l'arrondissement La Cité-Limoilou.

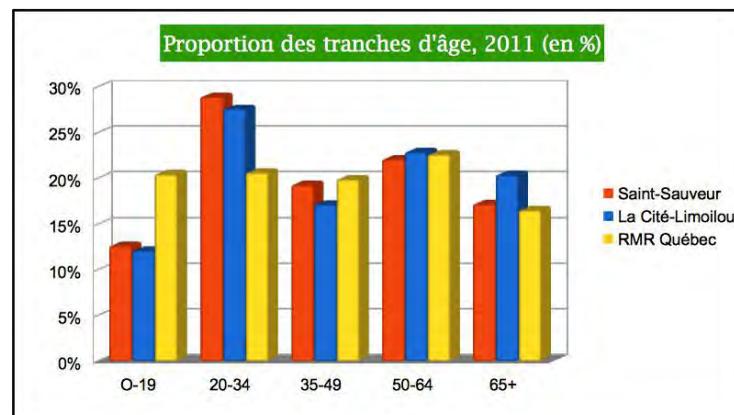


Illustration 44: Données : Statistique Canada, 2011. Graphique : PMDQ

🔗 Les jeunes constituent le plus fort bassin de population du quartier. La proportion de personnes âgées entre 20 et 34 ans ne cesse de croître depuis 2001. Elle a augmenté de plus de 20 % entre 2006 et 2011, pour atteindre 29 %, tandis que celle des 35 à 49 ans a diminué de 12 % pour atteindre 19 %.

Au fil des ans, Saint-Sauveur est ainsi devenu le quartier où se concentrent plus de 4 500 jeunes adultes.

À l'inverse, on constate le départ de plusieurs familles. Le quartier a en effet connu une baisse de 12 %, soit 220 familles, par rapport à 2006. Néanmoins, Saint-Sauveur demeure l'un des quartiers centraux où les familles sont les plus nombreuses. Le quartier se démarque également par le fait que la moitié de ces familles sont monoparentales, proportion qui est restée stable depuis 2006.

🔗 Enfin, au chapitre des inégalités, il est important de souligner qu'en Basse-Ville, on vit six ans de moins qu'en Haute-Ville! Pour un homme, l'espérance de vie est de 80,5 ans en Haute-Ville et de 73,4 ans en Basse-Ville. Pour une femme, elle passe de 85,5 ans à 79,8 ans<sup>20</sup>.

### 1.2.3. Un revenu moyen en augmentation, mais toujours trop faible

Selon Statistique Canada, le revenu moyen après impôt de la population du quartier a atteint 23 128 \$ en 2010, ce qui correspond à 71 % de celui de la région métropolitaine de recensement (RMR) de Québec.

Bien que le revenu ait augmenté de 24 % entre 2005 et 2010, la proportion de personnes vivant sous le seuil de faible revenu demeure très élevée, soit avec 31,5 %.

<sup>20</sup> Rapport du directeur régional de santé publique sur les inégalités sociales de santé, Québec, 2012. Plan de mobilité durable du quartier Saint-Sauveur

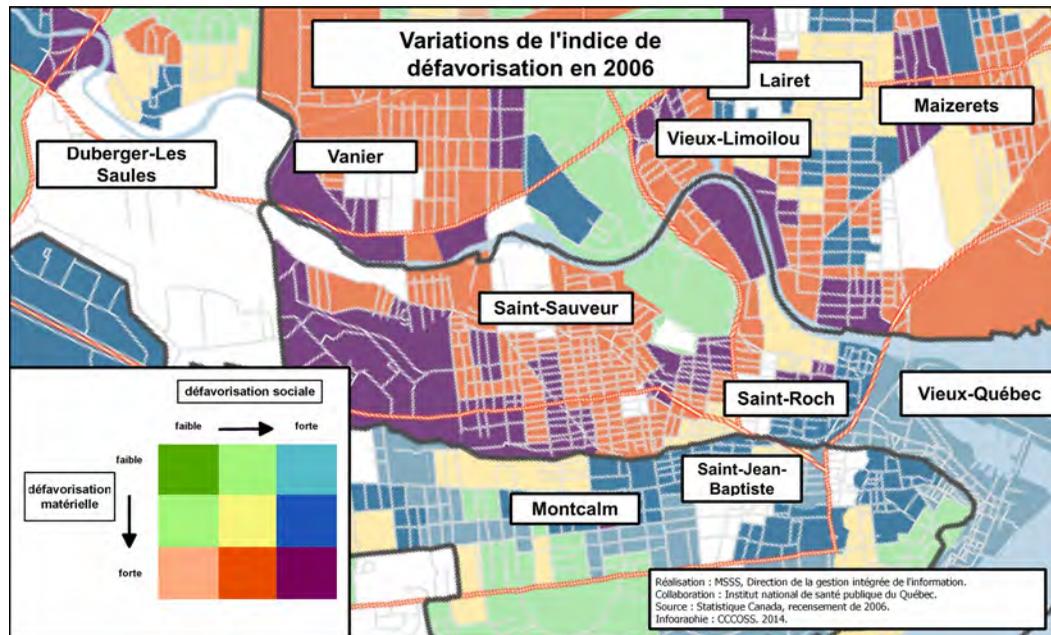


Illustration 45 : Données : Statistique Canada, 2006. Réalisation : MSSH. Infographie : PMDQ 2014

En fait, la pauvreté est une réalité bien ancrée et comme dans d'autres quartiers centraux, Saint-Sauveur est un milieu de vie où les besoins sont grands.

Comme en témoigne la carte qui illustre les variations de l'indice de défavorisation<sup>21</sup>, les pauvretés matérielle et sociale y sont répandues, et beaucoup de résidents et de résidentes vivent dans des conditions précaires.

21 Développé par Robert Pampalon, l'indice de défavorisation s'intéresse non seulement aux revenus et à leur provenance (emploi, prestation, pension, bourse, etc.), mais aussi à la scolarité, à l'occupation, au fait de vivre seul ou non, à l'état matrimonial et à la situation familiale.

### 1.3. Le territoire

#### 1.3.1. Un territoire à forte densité de population

Un habitat dense favorise une forme urbaine mixte et permet la mise en place de transports collectifs efficace.

Si l'on exclut l'espace réservé aux activités industrielles qui sont situées principalement à l'ouest et au sud-ouest dans le parc industriel Saint-Malo, le quartier Saint-Sauveur est l'un des quartiers les plus

Il apparaît que les personnes aux revenus plus faibles dépendent beaucoup plus des transports actifs et collectifs pour leurs déplacements quotidiens. C'est pourquoi les solutions apportées par la collectivité sont essentielles pour soulager les difficultés multiples engendrées par la pauvreté et pour briser l'isolement.

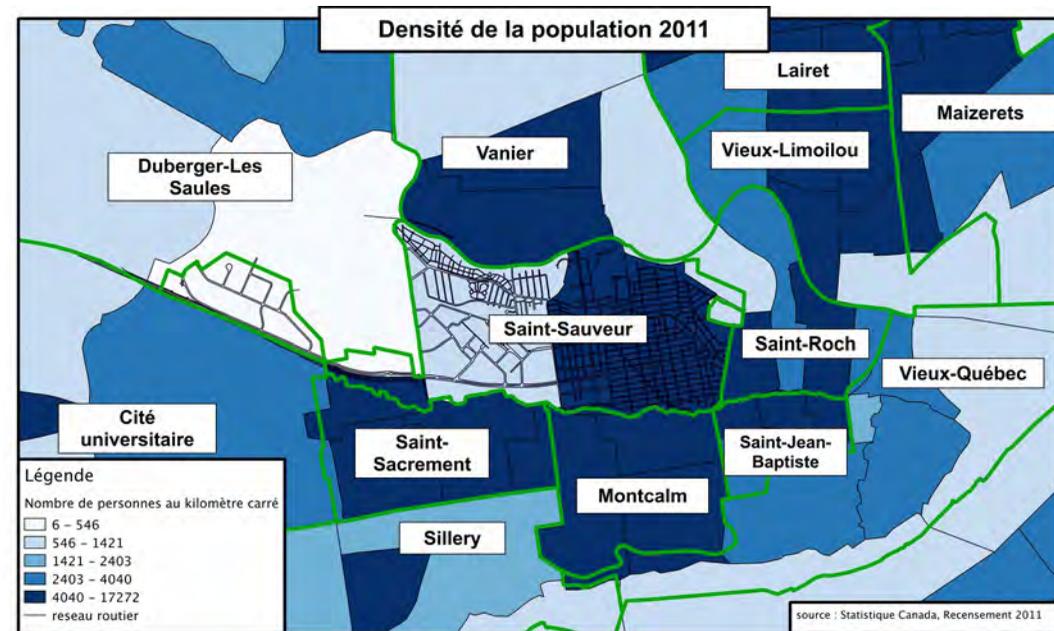


Illustration 46 : Données : Statistique Canada, 2011. Carte : PMDQ

densément peuplés de la Ville de Québec.

La grande majorité de la population (91 %) est concentrée dans les secteurs centre et est du quartier (en bleu foncé sur la carte). Le secteur nord-ouest, situé au nord du parc industriel Saint-Malo, regroupe seulement 9 % de la population. Le parc industriel Saint-Malo couvre près de 20 % de la superficie totale de Saint-Sauveur.

D'autres secteurs ont également un vocation industrielle, notamment au nord-ouest de la rue Marie-de-l'Incarnation.

 Sur les huit secteurs de recensement qui composent le quartier, la moitié fait partie des huit secteurs les plus denses de la Ville de Québec.

### 1.3.2. Une forme urbaine favorable aux transports actifs

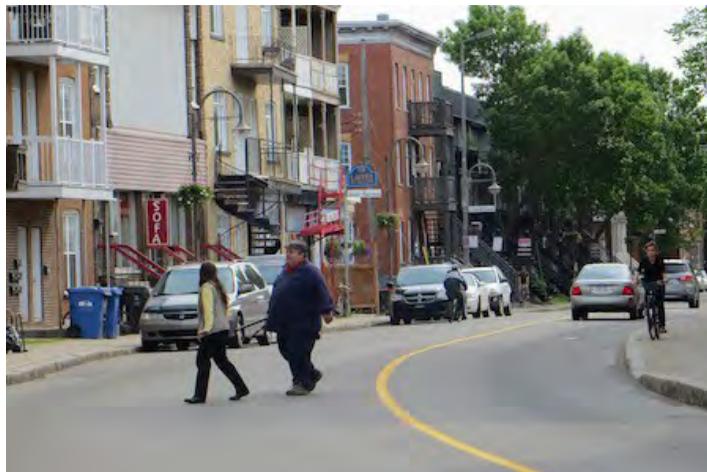


Illustration 47: Rue Saint-Vallier Ouest. Photo : R. Lachapelle

La forme urbaine du quartier Saint-Sauveur est caractérisée par sa compacité et sa forme urbaine

continue. C'est à dire que l'utilisation de l'espace évite le phénomène d'étalement urbain et réduit les distances de déplacement.

On retrouve une mixité de commerces et de services, particulièrement sur la rue Saint-Vallier Ouest ainsi que sur une portion de la rue Marie-de-l'Incarnation, ce qui permet d'effectuer ses achats à pied ou à vélo pour la population qui réside à proximité.



Illustration 48: Intersection du boulevard Charest et de la rue Marie-de-l'Incarnation. Photo : R. Lachapelle

Par contre, au sud-ouest du quartier, les commerces sont concentrés dans un espace où la forme urbaine est éparse et discontinue, ce qui oblige les consommateurs à privilégier la voiture pour s'y rendre ou bien à risquer de traverser de grosses artères à vocation de transit automobile.

 De façon générale, il est important de noter que l'interconnexion de la trame urbaine facilite les déplacements non motorisés, car elle permet des

déplacements plus directs et minimise les détours.

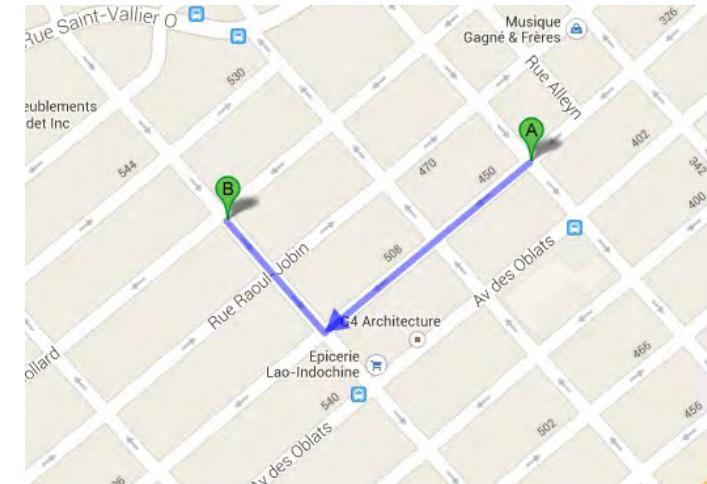


Illustration 49: L'interconnexion de la trame urbaine du quartier Saint-Sauveur facilite les déplacements non motorisés. Carte : Google Maps

## 1.4. Les habitudes de déplacement

### 1.4.1. Origines et destinations des déplacements : à la fois dans le quartier et partout au centre-ville

Selon le ministère des Transports du Québec<sup>22</sup>, le quartier produisait en 2006 un peu plus de 43 000 déplacements par jour.

La principale destination de la population de Saint-Sauveur est le quartier lui-même. En effet, 30 % de l'ensemble des déplacements ont lieu dans le quartier.

<sup>22</sup> MTQ-Enquête Origine - Destination 2006. Plan de mobilité durable du quartier Saint-Sauveur

Pour ce qui est des déplacements vers l'extérieur du quartier, ils sont principalement concentrés dans le centre-ville.

Par ordre d'importance, les principaux pôles de destination sont : Saint-Roch, Vieux-Limoilou, Vanier, secteur est de la Haute-Ville, Montcalm, Maizerets, Université Laval et Lebourneuf.

Sauveur provient, par ordre d'importance, de Saint-Roch, du Vieux-Limoilou, de Vanier, du secteur est de la Haute-Ville, de Montcalm, de la Cité-Université, de Maizerets et de Lebourneuf.

#### 1.4.2. Sortir du quartier pour travailler : une nécessité

L'analyse des déplacements dont le motif est le travail montre que le quartier produit autant de déplacements qu'il en attire.

Pour ce qui est des déplacements produits en période de pointe du matin, 85 % des déplacements générés s'effectuent vers l'extérieur du quartier. En d'autres termes, les liens avec les autres quartiers sont très importants.

À cet égard, il est important de noter que les axes Saint-Roch, Vanier/Lebourneuf, Université Laval/Sainte-Foy, et le secteur est de la Haute-Ville sont très importants.

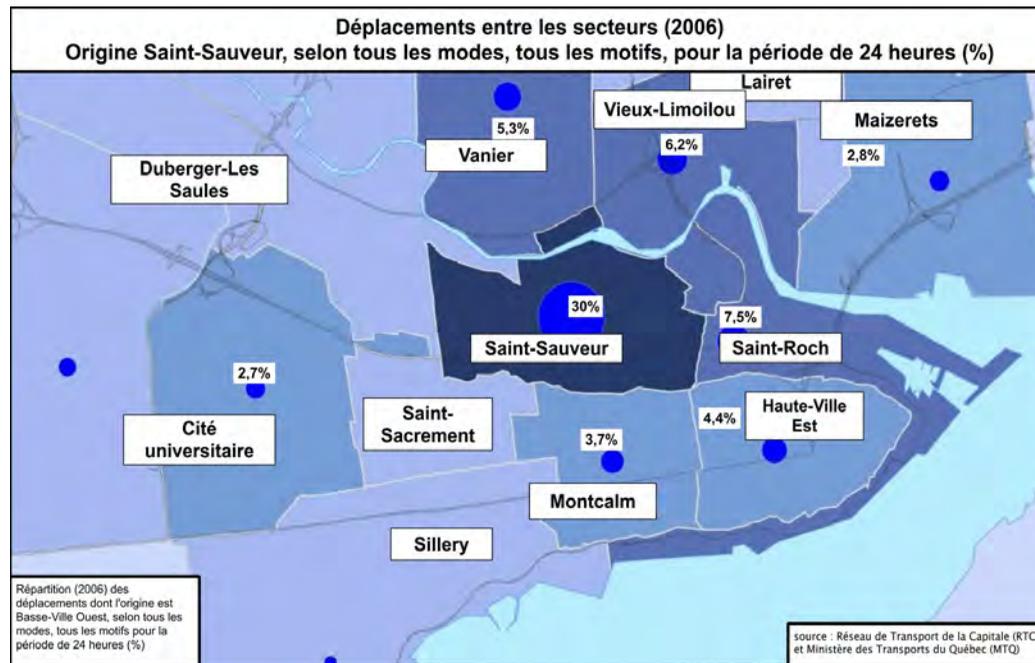


Illustration 50 : Données : MTQ et RTC, 2006. Carte : CMQ. Infographie : PMDQ

Les données du ministère montrent aussi que le quartier produit autant de déplacements qu'il en attire. En somme, les résidents produisent autant de déplacements que les gens venant de l'extérieur. La population qui est attirée vers le quartier Saint-

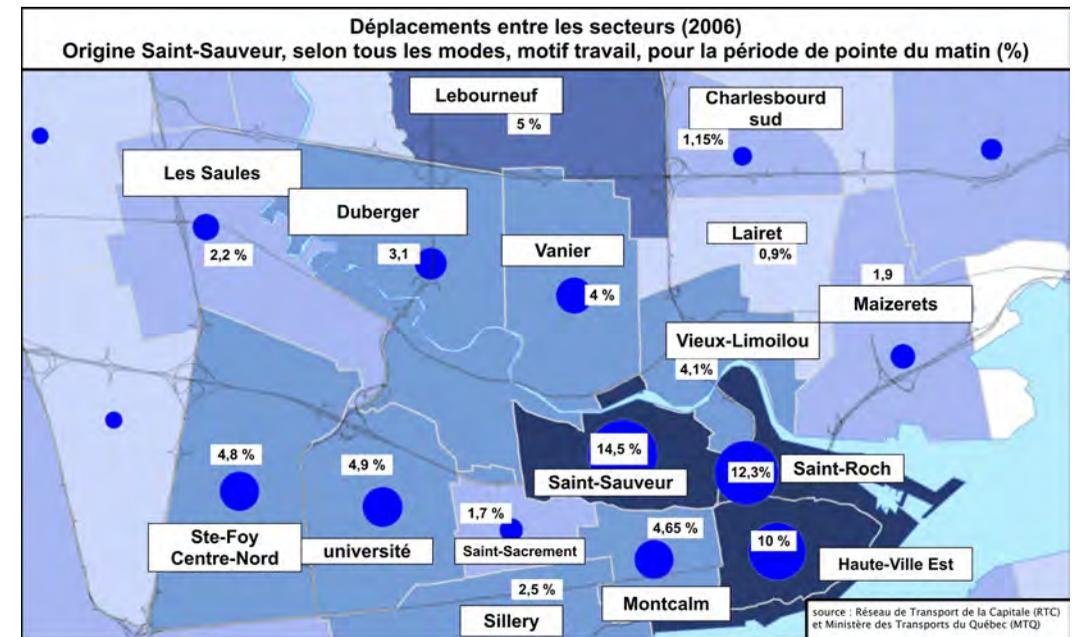


Illustration 51 : Données : MTQ et RTC, 2006. Carte : CMQ. Infographie : PMDQ

### 1.4.3. Sortir du quartier pour étudier : une nécessité

Quant aux déplacements effectués pour des raisons d'étude, les destinations les plus importantes durant la période de pointe du matin se font vers l'Université Laval, Saint-Roch, le secteur est de la Haute-Ville, Vanier, Montcalm, Vieux-Limoilou.

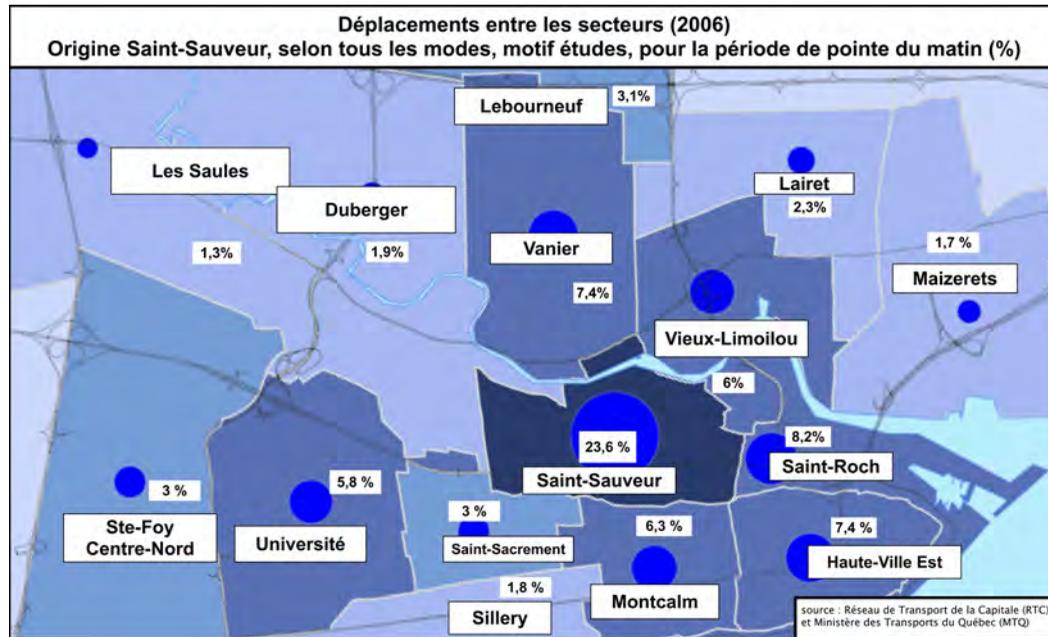


Illustration 52 : Données : MTQ et RTC, 2006. Carte : CMQ. Infographie : PMDQ

### 1.4.4. Transports utilisés : beaucoup plus de marche et de vélo que dans l'ensemble de la Ville

Selon les données du ministère des Transports du

Québec<sup>23</sup> de 2006 : la population du quartier utilise beaucoup moins l'automobile pour se déplacer que la moyenne des habitants de la Ville de Québec (61 % contre 74 %).

On constate aussi que l'utilisation de la marche et du vélo est deux fois plus importante dans Saint-Sauveur (28 %) que dans la Ville de Québec (14 %).

Pour ce qui est des transports collectifs, on constate qu'ils sont moins utilisés dans Saint-Sauveur (9 %) que dans l'arrondissement La Cité-Limoilou (12 %).

En effet, les déplacements en autobus sont à peine plus importants que dans le reste de la Ville de Québec (8 %). Il y a probablement un lien à faire avec les lacunes du réseau du RTC que l'on observe dans Saint-Sauveur, tant pour circuler à l'intérieur du quartier que pour rejoindre les quartiers voisins (voir 2.3).

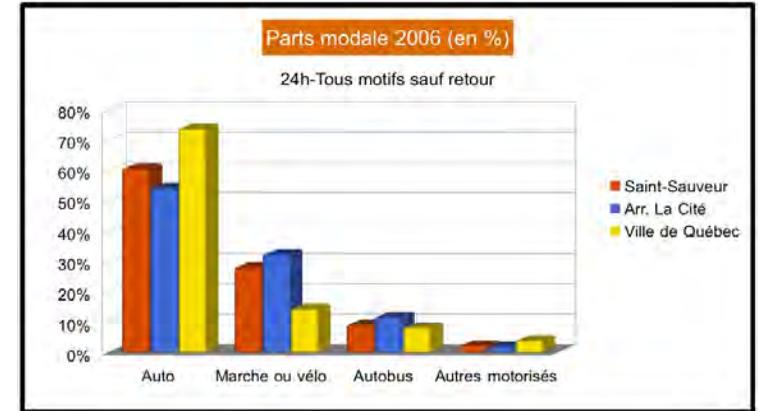


Illustration 53 : Données : MTQ, 2006. Graphique : PMDQ



Illustration 54 : Quartier Saint-Sauveur. Photo : R.Lachapelle

<sup>23</sup> MTQ-Enquête Origine - Destination 2006. À noter : la catégorie « Autres motorisés » regroupe les déplacements en Autobus scolaire, taxi et transport adapté

Selon les données du ministère des Transports et

du programme À pied, à vélo, ville active, les élèves du primaire du quartier Saint-Sauveur marchent beaucoup plus pour se rendre à l'école que la moyenne des élèves de la Ville de Québec.

Les données recueillies montrent que, dépendamment de l'école fréquentée, de 67 % à 85 % des élèves du quartier marchent pour se rendre à l'école. Seulement 32 % des élèves de la Ville de Québec en font autant.

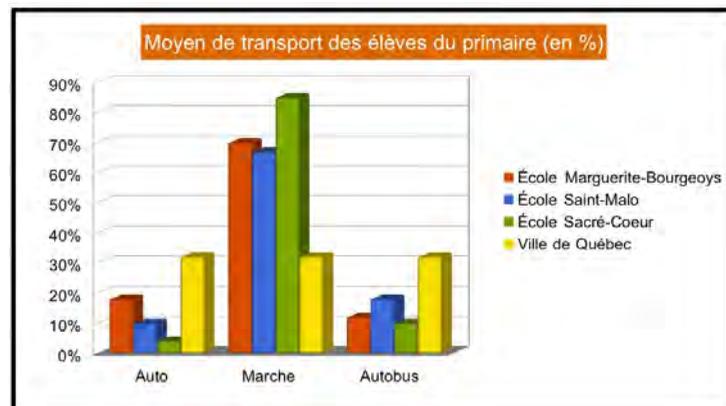


Illustration 55 : Données : MTQ, 2006. Graphique : PMDQ

🔗 En se déplaçant à pied sur une distance moyenne estimée à deux kilomètres aller-retour, un enfant d'âge scolaire consacrerait en moyenne 30 minutes à effectuer son déplacement en marchant, soit la moitié de son objectif quotidien d'activité physique. De plus, l'adoption des déplacements actifs, constitue une assise solide pour le maintien de saines habitudes de vie à l'âge adulte<sup>24</sup>.

🔗 Autre constat : il y a aussi deux fois plus de

<sup>24</sup> Plan de déplacement - Quartier Saint-Sauveur, Programme À pied, à vélo, ville active, 2014

ménage sans auto à Saint-Sauveur (44 %) qu'ailleurs dans la Ville de Québec (20 %).

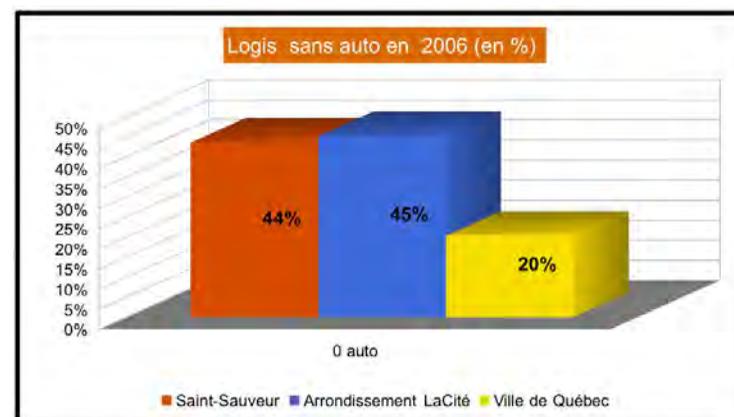


Illustration 56 : Données : MTQ, 2006. Graphique : PMDQ

#### 1.4.5. Les lieux de fréquentation dans le quartier

Les habitudes de déplacement dans le quartier sont étroitement liées aux lieux de fréquentation. Les multiples parcs, centres communautaires, écoles, commerces et centres de loisirs sont autant de destinations qui façonnent la mobilité.

La carte présente les principaux lieux fréquentés et appréciés de Saint-Sauveur. Les différentes activités participatives organisées dans le cadre de notre démarche nous ont permis de relever les lieux les plus appréciés par les gens du quartier.

On constate que le Parc linéaire de la rivière Saint-Charles et le parc Victoria sont beaucoup fréquentés, de même que les centres communautaires comme le Centre Durocher.

Les pôles de fréquentation qui génèrent des déplacements méritent une attention particulière lors de l'aménagement des rues environnantes et des parcours qui y mènent.

De bons aménagements influencent l'attrait de ces lieux. Ainsi, les abords des parcs, fréquentés par des personnes de tous les âges, devraient être particulièrement sécuritaires.

Par exemple, le parc Durocher, qui possède notamment un espace dédié aux jeunes enfants, est très fréquenté par les familles et les jeunes. Or, la rue Saint-Vallier est particulièrement périlleuse à cet endroit, notamment la traverse à l'extrémité des rues Durocher et Renaud.

Les exemples de ce type sont nombreux sur la rue Saint-Vallier (Intermarché, magasin Latulippe), mais aussi dans le quartier (École Saint-Malo, Métro Ferland, etc.)

Il convient donc de réfléchir davantage à la sécurité des personnes et de mieux aménager les abords et accès des lieux de fréquentation.

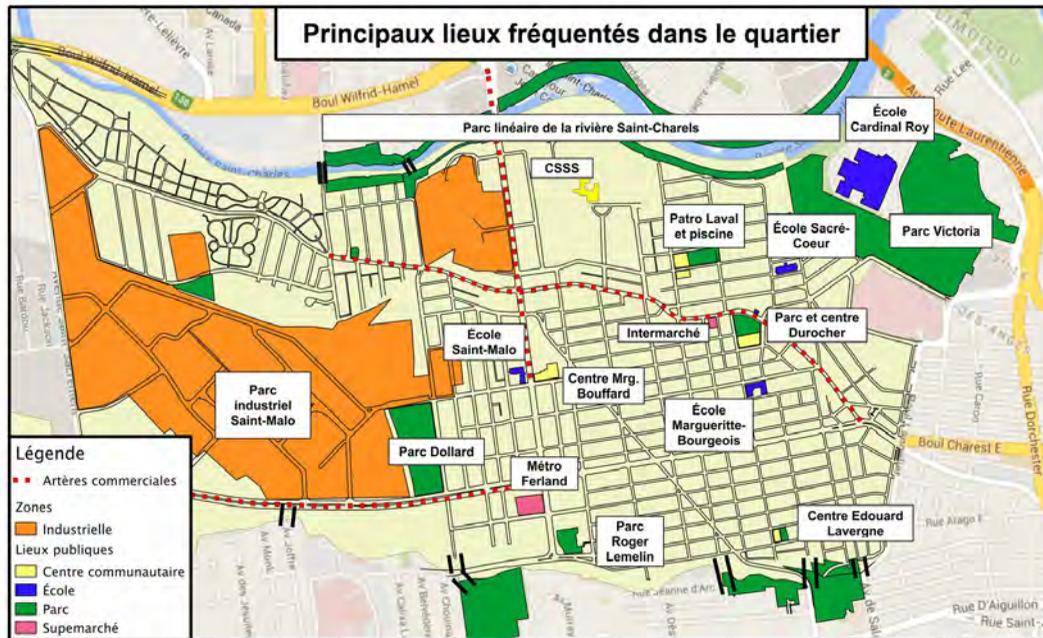


Illustration 57 : Carte: PMDQ

### 1.4.6. Rue Saint-Vallier : la principale artère commerciale du quartier

La rue Saint-Vallier Ouest traverse le quartier à partir de la pointe nord-ouest (Saint-Sacrement) pour rejoindre le boulevard Charest à l'est du quartier, juste un peu avant le boulevard Langelier.

C'est un pôle de destination très important, étant donné sa vocation d'artère commerciale. On y trouve un supermarché, de très nombreux restaurants, une pharmacie, deux tavernes, un bar,

un hôtel, un important magasin de plein-air, de vêtements, de meubles, etc.

Notons que les commerces sont principalement concentrés entre le Boulevard Langelier et la rue Marie-de-l'Incarnation.

Au printemps 2013, l'équipe du Plan de mobilité durable du quartier Saint-Sauveur a tenu à recueillir les impressions des gens d'affaires du quartier sur l'état actuel de l'aménagement de la rue Saint-Vallier Ouest.

Une activité d'observation en groupe a été organisée<sup>25</sup>. Voici les principales observations

recueillies :

- la sécurité : vitesse excessive des automobilistes, manque d'éclairage pour les piétons, traversée difficile de Saint-Vallier dans son ensemble;
- la convivialité : entrée du quartier dégradée, manque de mobilier urbain et de verdissement;
- les traverses piétonnes : manque de marquage au sol (lignes d'arrêt et traverses), manque de passages piétons, largeur excessive;
- les trottoirs : étroitesse, encombrements (poteaux, haubans, etc.), crevasses, gonflements, descentes de trottoirs mal aménagées, gouttières

<sup>25</sup> Une marche exploratoire est une méthode d'observation sur le terrain. L'objectif principal est de faire une évaluation critique d'un secteur en déterminant les caractéristiques d'un environnement qui peuvent limiter la mobilité des personnes ou générer de l'insécurité et en relevant les aspects positifs de ces mêmes lieux.

- qui rejettent leurs eaux sur le trottoir;
- les voies de circulation : largeur des voies inégale, circulation automobile de transit.

Des intersections problématiques ont aussi été ciblées, notamment les intersections avec la rue Sainte-Catherine, la rue Renaud, la rue Durocher, la rue Montmagny et la rue Marie-de-l'Incarnation.



Illustration 58 : Marche exploratoire, rue Saint-Vallier Ouest, 2014. Photo : PMDQ

Le secteur de la traverse du boulevard Charest a été très critiqué : l'intersection est dangereuse en raison de la largeur de la chaussée, de l'absence de feux piétons et de marquage au sol. Le fort débit de circulation automobile à l'intersection ainsi que le virage à droite prioritaire rendent la traversée d'autant plus hasardeuse.

Enfin, l'accès automobile en provenance du nord de la rue Marie-de-l'incarnation a été jugé dangereux en raison du temps restreint du feu de circulation.

## 1.5. Manque de connectivité avec les quartiers situés au nord et au sud



Le quartier Saint-Sauveur est encastré entre le coteau Sainte-Geneviève (falaise) et la rivière Saint-Charles. Le coteau sépare la Haute-Ville, au sud et la rivière sépare le quartier de Vanier, au nord.



Illustration 59 : Carte : PMDQ

 Cet enclavement du quartier entre la rivière et la falaise a pour conséquence de limiter les déplacements vers les quartiers situés au nord et au sud.

Au nord, il y a deux artères qui franchissent le cours d'eau : la rue Marie-de-l'Incarnation et l'avenue du pont Scott. Entre ces deux artères, on note aussi la présence d'une passerelle cyclo-piétonne : le pont de l'Aqueduc.

Au sud, trois côtes (Pente Douce, Aqueduc, Langelier) permettent aux véhicules motorisés

d'accéder à la Haute-Ville. Par contre, deux côtes sont trop abruptes, et une seule, la Pente Douce, permet le passage d'autobus. Ceci limite grandement la connectivité en transports collectifs avec les quartiers Montcalm et Saint-Jean-Baptiste situés au sud. L'accès vers la Haute-Ville existe seulement vers le quartier Saint-Sacrement.

L'accès à la Haute-Ville en vélo est également difficile pour la même raison. Les côtes Salaberry et Sherbrooke sont toutes deux trop prononcées pour la majorité des cyclistes.

Par ailleurs, aucune goulotte n'a été aménagée pour accommoder la montée des cyclistes sur les six escaliers qui relient la Haute-Ville à la Basse-Ville. L'ascension représente un effort important pour les piétons et la seule remontée mécanique (l'ascenseur du Faubourg) est située très loin à 600 mètres à l'est du boulevard Langelier dans le quartier Saint-Roch.

 En somme, la falaise constitue une barrière physique et psychologique où aucun ascenseur ni funiculaire n'assure le passage des personnes à mobilité réduite.

## 2. DIAGNOSTIC CITOYEN

### 2.1. Les infrastructures de transport allouées à l'automobile

De larges voies ont été percées pour les automobiles afin qu'un intense trafic automobile puisse traverser le quartier chaque jour.

Alors que Saint-Sauveur est un quartier résidentiel à forte densité, il se trouve fragmenté par des artères à vocation de transit automobile dont l'ampleur de la circulation constitue un lourd fardeau pour la population.

#### 2.1.1. Le boulevard Charest Ouest : la plus grosse fracture du quartier

Le quartier est traversé d'est en ouest par le boulevard Charest, une artère majeure qui crée une fracture entre le nord et le sud du quartier. Le boulevard Charest est en fait le prolongement de l'autoroute 40 qui, à partir de l'avenue Saint-Sacrement, varie de six à quatre voies de circulation.

Bien qu'il ait été réaménagé en 2005, le boulevard Charest crée un immense corridor de pollution atmosphérique et sonore pour les riverains.

En 2001, plus de 28 000 voitures empruntaient le boulevard Charest Ouest quotidiennement (ce qui représente 14,7 tonnes métriques de CO<sub>2</sub> émises chaque jour sur les 2,5 km du boulevard Charest qui traversent le quartier Saint-Sauveur)<sup>26</sup>.

<sup>26</sup> Réaménagement du boulevard Charest Ouest entre le boulevard

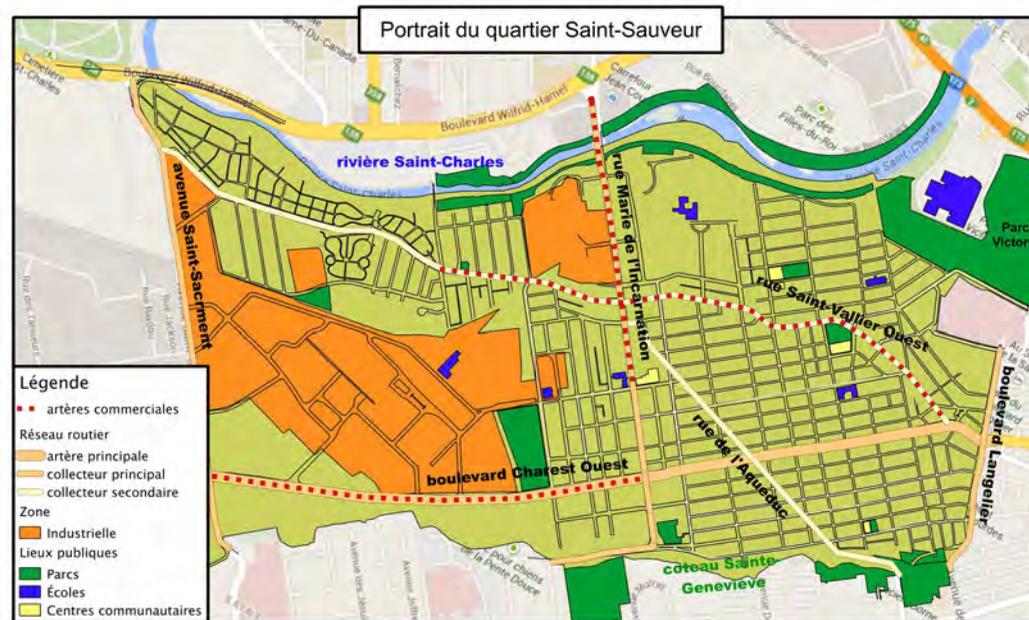


Illustration 60 : Carte : PMDQ

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

Langelier et la rue Marie-de-l'Incarnation, Ville de Québec, Centre de développement économique et urbain, Division design et patrimoine, 2001.

motorisés.

Pourtant, la traversée de Charest est nécessaire et obligatoire pour de nombreux résidents et usagers. Par exemple, de nombreux élèves doivent traverser cette énorme artère tous les jours puisqu'il n'existe aucune école primaire au sud de Charest.



Illustration 61 : Intersection du boulevard Charest et de la rue Victoria, 2014. Photo : R. Lachapelle

### 2.1.2. La rue Marie-de-l'Incarnation : une deuxième fracture

La rue Marie-de-l'Incarnation crée une seconde fracture qui sépare l'est et l'ouest du quartier et qui dégage un niveau de pollution également élevé. À l'instar de Charest, la traverse est difficile pour les piétons.

Il s'agit d'un pôle de destination important. Des fonctions commerciales sont développées au nord de la rue Raoul-Jobin et au sud de Charest. De plus, deux lieux de fréquentation importants y sont placés en bordure, l'école primaire Saint-Malo et le Centre communautaire Monseigneur-Bouffard. Comme sur Charest, de nombreux élèves doivent traverser cette artère chaque jour.

C'est aussi l'artère où passe l'autobus 802, le seul du RTC à avoir une forte fréquence dans le quartier.

Au sud de Charest et à l'ouest de Marie-de-l'Incarnation, un îlot commercial regroupe le plus gros supermarché du quartier, une pharmacie,

l'unique bureau de poste du quartier, la seule SAQ du quartier ainsi qu'un restaurant. Pour la quasi-totalité des résidents et des usagers du quartier, la traversée du boulevard Charest ou la rue Marie-de-l'Incarnation est obligatoire pour atteindre ce lieu important de fréquentation.

### 2.1.3. Les autres artères à vocation de transit automobile

Les autres artères à vocation de circulation de transit automobile dans le quartier sont l'avenue Saint-Sacrement, la rue de l'Aqueduc ainsi que le boulevard Langelier.

Elles engendrent toutes un niveau de pollution très élevé. Par contre, ces infrastructures sont moins imposantes que le boulevard Charest et que la rue Marie-de-l'Incarnation.

- L'avenue Saint-Sacrement, bien qu'elle soit large et qu'elle apporte un flux important de véhicules, représente une nuisance moindre puisqu'elle est située complètement à l'ouest du quartier, en bordure du parc industriel Saint-Malo.
- La rue de l'Aqueduc traverse le quartier en diagonale et ne possède que deux voies de circulation. Par contre, son orientation crée d'étranges et dangereuses intersections où peuvent se retrouver jusqu'à six embranchements.
- Le boulevard Langelier possède quatre voies de circulation au nord du boul. Charest et deux voies au sud. Il a été aménagé en boulevard urbain avec une promenade piétonne bordée d'arbres en son centre. Par contre, l'intersection avec le boulevard Charest est un supplice pour les piétons. De plus, l'intersection avec la rue Arago pose problème

pour tous les usagers, que l'on soit automobiliste, cycliste ou piéton. Son aménagement ambigu et sa localisation dans une courbe juste au pied de la côte de Salaberry la rend très dangereuse.

 Vivre à proximité du trafic a un impact sur la santé : mortalité cardiorespiratoire accrue, hospitalisation accrue pour des problèmes respiratoires, nombre de naissances de bébés de petit poids accru, bruit, risque d'accident, craintes, etc.



Illustration 62 : Boulevard Charest, 2014. Photo : R. Lachapelle

### 2.1.4. Des artères qui dépassent leur capacité d'accueil et des rues locales de transit

En regard des données de circulation qui nous ont été fournies par la Ville de Québec, on constate que le débit journalier de la rue Saint-Vallier Ouest est au-dessus de sa capacité d'accueil.

Selon le Guide de conception géométrique des rues de la Ville de Québec, le débit devrait se situer entre 1 000 et 5 000 véhicules par jour (moyenne annuelle). Or, selon les comptages effectués par la municipalité, le volume dépasse de 1 800 véhicules la capacité journalière d'accueil maximale prévue.

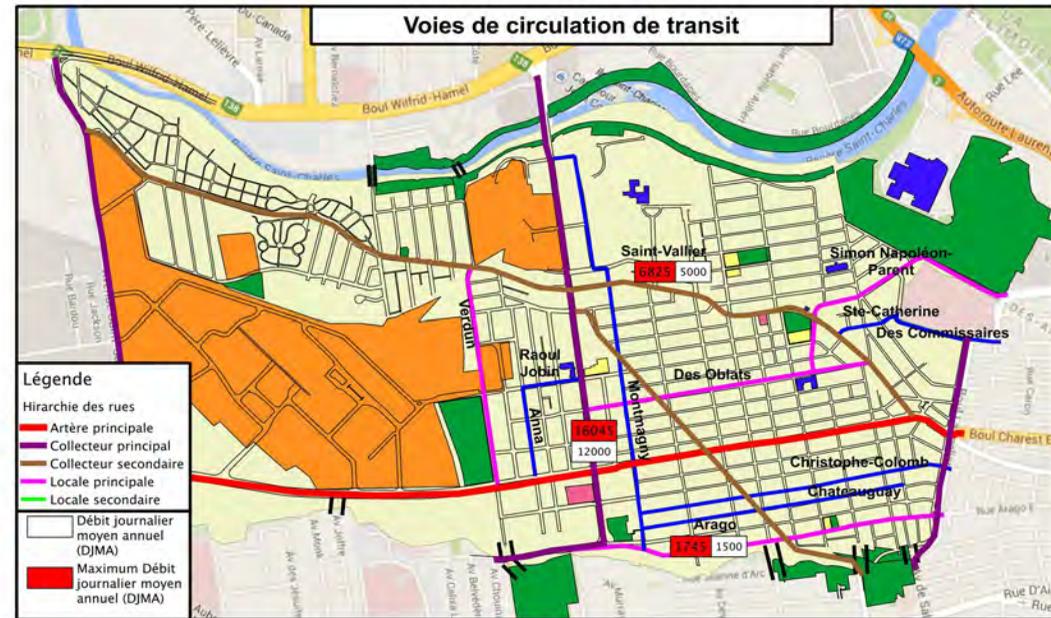


Illustration 63: Comptages: Ville de Québec. Carte : PMDQ

C'est le même constat pour la rue de l'Aqueduc, la rue Marie-de-l'incarnation, le boulevard Charest et la rue Arago.

D'après les participants aux ateliers citoyens, il conviendrait de réaliser des comptages sur d'autres rues locales du quartier puisque la circulation de transit semble particulièrement présente sur les rues des Commissaires, Sainte-Catherine, Simon-

Napoléon-Parent, de Carillon, des Oblats, Montmagny, Christophe-Colomb, Châteauguay, Verdun, Anna et Raoul-Jobin.

Étant donné le volume important de véhicules motorisés qui traversent le quartier, il n'est pas étonnant de voir surgir sur des rues locales des déplacements dont ni l'origine, ni la destination ne se situent à l'intérieur du quartier.

Les conséquences d'une circulation de transit importante sont nombreuses sur la santé : davantage de piétons blessés, stress dû au bruit, pollution de l'air, limitation des déplacements, etc<sup>27</sup>.

### 2.1.5. Les irritants

Les problèmes causés par la circulation automobile de transit sont très importants. Les participants aux ateliers organisés par l'équipe du PMDQ ont d'ailleurs mentionné

plusieurs inconvénients causés par les infrastructures réservées à l'automobile :

- le sentiment d'insécurité causé par la vitesse des voitures un peu partout dans le quartier;
- la circulation des véhicules en sens contraire;
- le non-respect de la signalisation;
- les ambiguïtés causées par la présence ou

<sup>27</sup> Le transport urbain, une question de santé, Agence de la santé et des services sociaux de Montréal, rapport annuel 2006.

l'absence de signalisation (le nombre de panneaux d'arrêt varie selon les intersections);

- le manque de visibilité aux coins des rues en raison du non-respect du dégagement réglementaire de cinq mètres;
- l'utilisation de raccourcis pour éviter les feux de circulation (p. ex. : rue de Mazenod pour prendre des Oblats en provenance de Saint-Vallier Ouest);
- l'intersection des rues Sainte-Catherine et Saint-Vallier Ouest est particulièrement dangereuse pour les piétons en raison de l'affluence des voitures provenant de l'autoroute Laurentienne.



Illustration 64 : Boulevard Charest, 2014. Photo : R. Lachapelle

### 2.1.6. Des artères et des rues locales qui génèrent des accidents

D'après les données d'accidentologie de la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ) compilées et géolocalisées par l'organisme Accès transports viables, beaucoup d'accidents impliquent des piétons ou des cyclistes dans le quartier.

De 2005 à 2011, 178 accidents impliquant des piétons et des cyclistes ont été répertoriés dans le quartier. On constate que 57 % des accidents impliquent des cyclistes et 43 % des piétons.

On constate aussi que c'est sur les artères

principales ou commerciales (boulevard Charest, la rue Marie-de-l'incarnation, la rue Saint-Vallier-Ouest, la rue de l'Aqueduc et le boulevard Langelier) que se concentre la grande majorité des accidents. D'ailleurs les artères des quartiers avoisinants, telles que le boulevard Hamel au nord ou le chemin Sainte-Foy sont tout aussi accidentogènes.

Pour ce qui est des rues locales, on observe que celles qui sont les plus accidentogènes sont les rues Montmagny, Saint-Germain, Bayard, des Oblats, Raoul-Jobin et d'Argenson.

 De manière générale, les accidents sont concentrés dans la partie densément peuplée du quartier sur les artères de transit automobile et ils sont situés essentiellement aux intersections. Ils se concentrent aussi aux endroits où les automobilistes, les piétons et les cyclistes sont les plus nombreux.

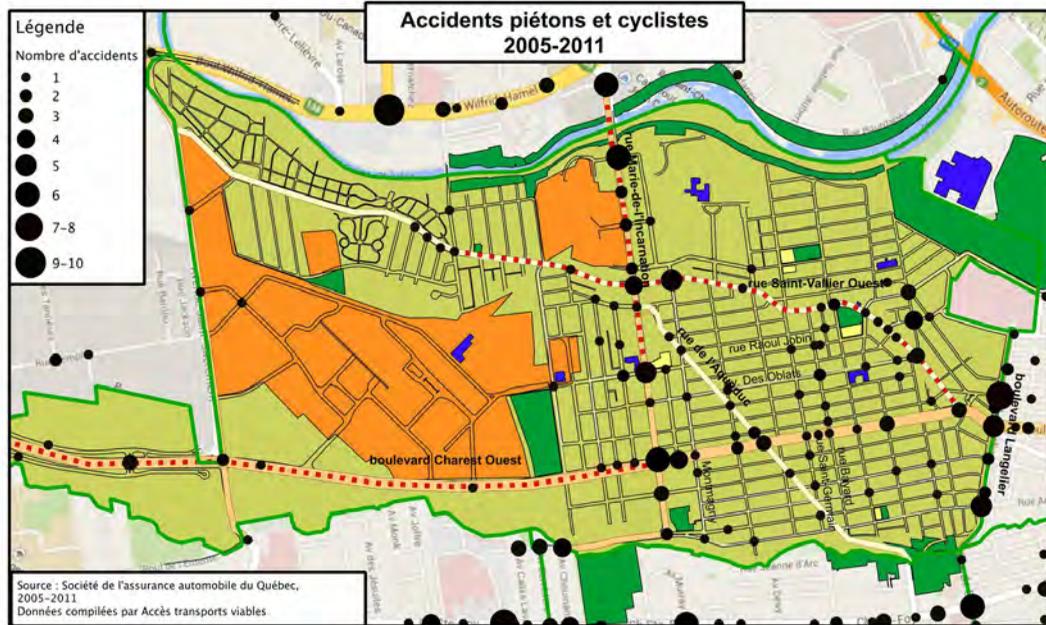


Illustration 65 : Données : SAAQ 2005-2011. Compilation : Accès transports viables. Carte : PMDQ

## 2.2. Les infrastructures allouées aux transports actifs

### 2.2.1. Sentiment d'insécurité très répandu dans le quartier

Alors que le point précédent faisait état de la sécurité réelle vécue dans le quartier par les piétons et les cyclistes, il convient d'ajouter ici un facteur important : l'insécurité ressentie.

En fait, si les citoyens ont le sentiment qu'ils ne peuvent pas se déplacer à pied ou à vélo en tout confort et en toute sécurité, il auront tendance à limiter leurs déplacements.

À l'inverse, la moindre incitation à se déplacer à pied ou en vélo contribue au renforcement de sécurité des citoyens.

À cet égard, l'équipe du PMDQ a organisé des ateliers citoyens au printemps 2013 afin de déterminer, entre autres, les lieux où les citoyens rencontrent des difficultés dans leurs déplacements.

Sur la carte, les étoiles rouges illustrent les lieux où ils rencontrent des difficultés dans leurs déplacements.

 Comme on peut le constater, les lieux nommés par les participants aux ateliers correspondent aux données d'accidentologie de la SAAQ, ce qui vient valider l'origine des problèmes perçus.

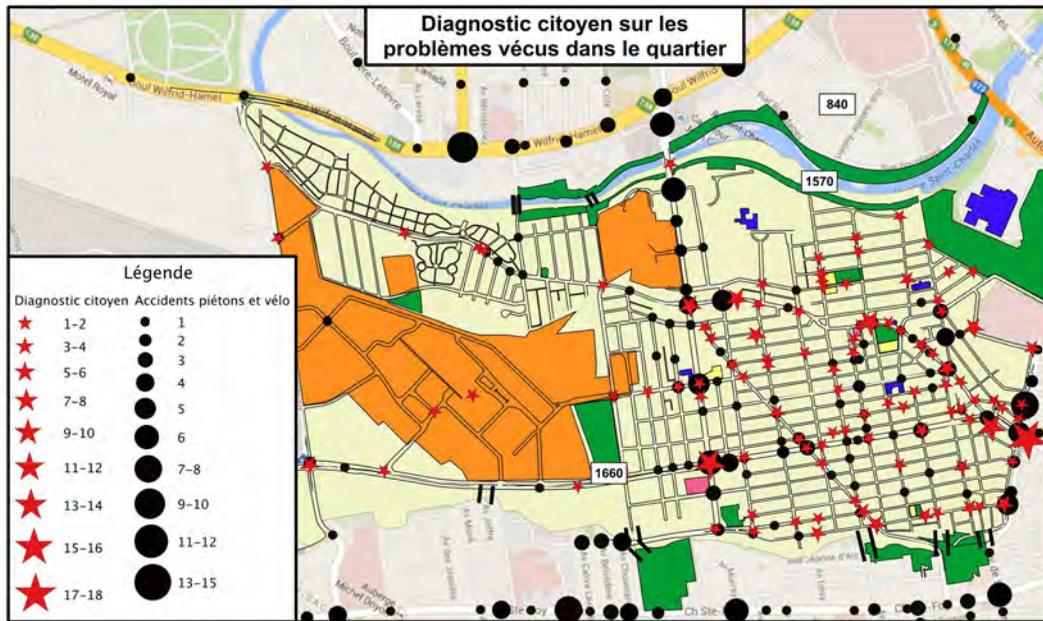


Illustration 66 : Données : SAAQ 2005-2011 et PMDQ. Compilation : Accès transports viables et PMDQ. Carte : PMDQ

La répartition des lieux problématiques ciblés par les citoyens montre aussi que le sentiment d'insécurité est répandu sur l'ensemble de la partie résidentielle du quartier, principalement sur les artères de transit automobile, sur les artères commerciales ainsi que sur plusieurs rues locales, notamment la rue Arago.

On constate aussi que le sentiment d'insécurité est présent autour des lieux de destination très fréquentés : parc, supermarchés, centres communautaires et écoles primaires. Ce sont les lieux du quartier où l'on retrouve les usagers les plus vulnérables que sont les enfants,

les adolescents, les aînés et les personnes mobilité réduite.

Étant donné que le sentiment d'insécurité est très répandu, il importe de le considérer si l'on souhaite favoriser l'utilisation des transports actifs (marche, vélo).

Les ateliers citoyens ont permis de dégager plusieurs axes prioritaires qui expliquent en grande partie pourquoi il est si répandu :

- Les trottoirs : état dégradé, mauvais aménagement, présence de nombreux obstacles et manque d'entretien;
- Les intersections : problème de sécurité, mauvais aménagement, largeur excessive, feux piétons mal adaptés;
- Manque d'infrastructures cyclistes;
- Circulation : nuisances importantes causées par la circulation de transit sur les rues résidentielles

Étant donné que les participants ont souligné l'importance des problèmes d'aménagement des trottoirs et des intersections, l'équipe du PMDQ a cherché à en prendre la mesure à l'aide d'une activité participative de collecte de données.

Les deux prochains points présentent les résultats de notre enquête. La méthode employée ainsi que l'ensemble des résultats sont présentés en annexe.



Illustration 67 : Rue Saint-François Ouest, 2014. Photo : R. Lachapelle

### 2.2.2. Les trottoirs : des aménagements dangereux et inconfortables

L'enquête de terrain, réalisée en février 2014 par l'équipe du PMDQ sur 15 % des tronçons des rues locales du quartier, permet de rendre compte de l'ampleur du problème soulevé par les citoyens lors des ateliers de travail.

Encombrés, trop étroits et en mauvais état, l'aménagement des trottoirs contribue à la création d'un espace urbain peu invitant et difficile d'accès.

Les données révèlent un environnement qui n'est pas favorable à la marche et questionne la sécurité des aménagements autant que le confort.

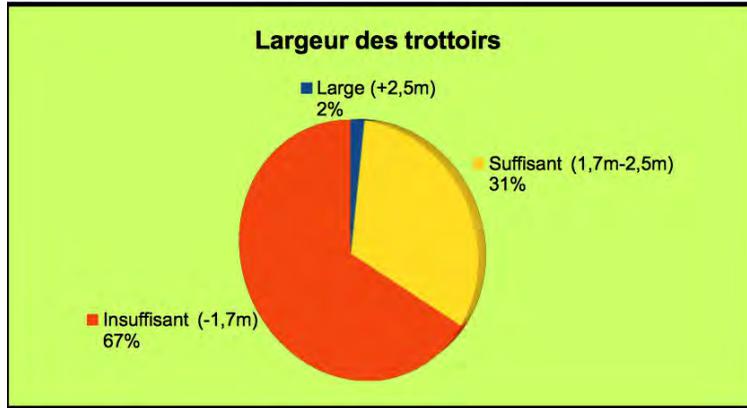


Illustration 68 : Données : PMDQ, 2014. Graphique : PMDQ

On constate que 67 % des trottoirs du quartier ont une largeur insuffisante. En effet, deux trottoirs sur trois n'atteignent pas 1,75 mètre, une largeur qui est pourtant la norme d'aménagement recommandée par le Guide de conception géométrique des rues de la Ville de Québec ainsi que par le Guide pratique d'accessibilité universel de la Ville de Québec.

Dans Saint-Sauveur, la largeur des trottoirs offre un sentiment d'inconfort aux usagers, ce qui freine considérablement l'augmentation de l'utilisation de la marche comme moyen de transport. En plus de l'inconfort, l'étroitesse des trottoirs est un danger notamment pour les personnes à mobilité réduite qui se trouvent obligées dans bien des cas d'emprunter la chaussée. Dans le quartier, c'est bien connu, « on marche dans la rue », ce qui est très dangereux et contrevient au Code de la sécurité routière.

De plus, l'étroitesse des trottoirs remet en question

la répartition équitable de l'espace puisque la chaussée réserve toujours au minimum deux voies de circulation aux automobiles, soit une pour circuler et une pour stationner.



Illustration 69 : Quartier Saint-Sauveur. Photo : R. Lachapelle

Lors de l'enquête qui s'est déroulée en saison hivernale, nous avons constaté que seulement 15 % des trottoirs étaient dans un bon état pour la marche.

De gros problèmes d'entretien sont présents sur l'ensemble des trottoirs des artères ou des rues locales. La neige et la glace les recouvrent et présentent un danger, surtout pour les aînés, les personnes à mobilité réduite et les familles.

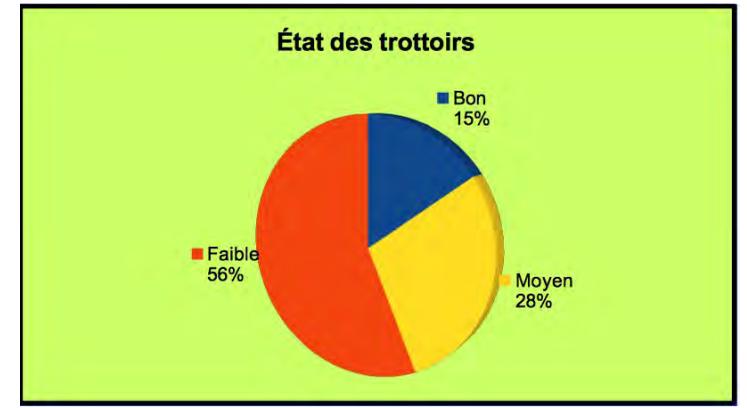


Illustration 70 : Données : PMDQ, 2014. Graphique : PMDQ



Illustration 71 : Rue De Carillon, 2014. Photo : R. Lachapelle

🔍 En toute saison, les piétons devraient disposer de surfaces sèches et non glissantes pour se déplacer. Il s'agit d'un élément important de toute politique d'incitation à la marche.

De plus, les citoyens devraient pouvoir se déplacer sur un réseau piétonnier libre de tout encombrement, mais ce n'est pas souvent le cas dans Saint-Sauveur.

🔍 En effet, on constate que 40 % des trottoirs sont obstrués par des poteaux; 54 % par des marche-pieds (pour accéder aux habitations) et 8 % par des bornes-fontaines.

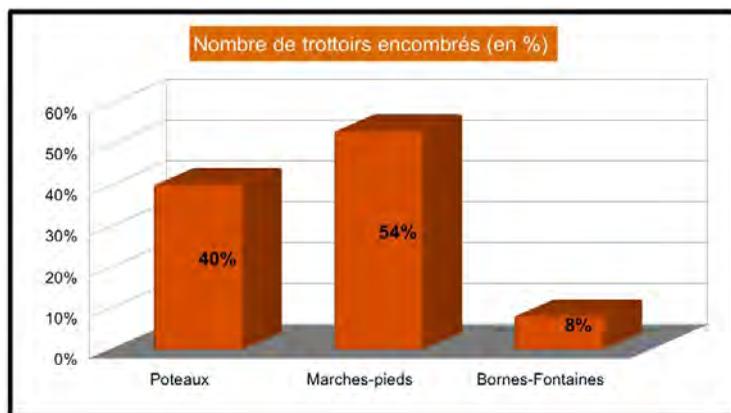


Illustration 72 : Données : PMDQ, 2014. Graphique : PMDQ

Ces encombrements sont nuisibles et dangereux pour tous les usagers qui n'ont d'autre choix que de slalomer, de marcher dans la rue ou de traverser sur le trottoir d'en face pour pouvoir marcher de façon confortable. Il s'avère que les poteaux sont particulièrement nuisibles au déneigement adéquat des trottoirs puisque les chenillettes de

déneigement ne peuvent y circuler qu'en partie.



Illustration 73 : Quartier Saint-Sauveur, 2014. Photo : R. Lachapelle

🔍 Même lorsque les trottoirs sont refaits à neuf, l'encombrement des trottoirs par les poteaux rend les aménagements piétons inefficace.

L'enquête de terrain a permis de constater aussi que les mesures d'apaisement de la circulation font également gravement défaut. Seulement 2 % des rues ont une vitesse de circulation limitée à 30 km/h, 1 % des rues ont des avancées de trottoir et 1 % des rues ont des chicanes, aucune n'a un dos d'âne, aucune n'a un bollard et aucune n'a un support vélo installé sur la chaussée.



Illustration 74 : Les trottoirs de la rue de Carillon ont été refaits et élargis en 2012, mais ils sont encombrés par la neige, les poteaux et les poubelles. Photo : R. Lachapelle, 2014.

Les mesures d'apaisement de la circulation sont pourtant simples et peu coûteuses. Elles conditionnent le respect des limites de vitesse et obligent les automobilistes à adopter des habitudes de conduite qui respectent le milieu traversé, soit un milieu de vie. De plus elles renforcent le sentiment de sécurité des usagers les plus vulnérables que sont les enfants, les aînés, les parents accompagnés de jeunes enfants et les personnes à mobilité réduite.

Un autre constat est l'absence manifeste de mobilier urbain.

🔍 Les rues locales sont presque complètement dépourvues de supports à vélo, de fontaines, de bancs ou de poubelles. De tels mobiliers

permettraient d'améliorer le confort des usagers.

Enfin, nous avons constaté que sur 18 % des rues résidentielles inspectées, il y avait un ou plusieurs commerces, ce qui constitue un facteur de vitalité pour le quartier et une incitation à la marche pour les résidents.

🔍 Dans l'ensemble, le constat de l'aménagement des trottoirs est déplorable. C'est un problème important qui mériterait d'être considéré en priorité par les autorités municipales si elles souhaitent favoriser les transports actifs qui sont très importants dans le quartier.

### 2.2.3. Intersections : visibilité réduite pour tous les usagers de la route



Illustration 75 : Intersection au coin de la rue de l'Aqueduc, 2014.

L'enquête de terrain réalisée en février 2014 par l'équipe du PMDQ sur 15 % des intersections des artères locales du quartier permet de constater le

niveau de dangerosité auquel sont confrontés les usagers.

La visibilité aux intersections est un facteur prépondérant pour la sécurité, bien sûr pour celle des automobilistes, mais encore plus pour les usagers vulnérables que sont les piétons et les cyclistes.

Selon le Guide de conception géométrique des rues de la Ville de Québec, aucun bâtiment, aucune construction, aucun objet et aucun végétal ne sont permis à l'intérieur d'un triangle de visibilité qui mesure 6 mètres de côté. En somme, il ne devrait pas y avoir d'obstruction à la visibilité des usagers de la route.

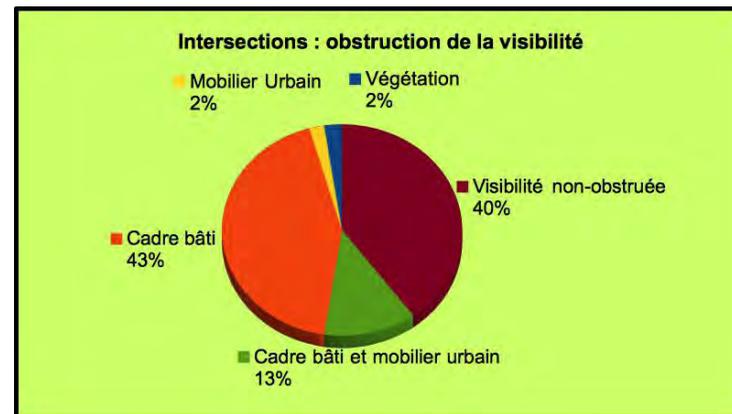


Illustration 76 : Donnée : PMDQ, 2014. Graphique : PMDQ

🔍 Dans Saint-Sauveur, 60 % des intersections des rues locales ont une visibilité obstruée, ce qui fait en sorte que les automobilistes doivent

s'engager dans l'intersection avant d'avoir une visibilité suffisamment dégagée. Cette situation limite aussi la visibilité des autres usagers de la route.

L'obstruction est causée principalement par l'emplacement des bâtiments en bordure des propriétés, ce qui à quoi s'ajoutent, dans 13 % des cas, des poteaux qui contribuent à diminuer la visibilité.

Nous avons aussi constaté un nombre très élevé de véhicules stationnés à moins de cinq mètres des intersections, ce qui contrevient à l'article 386 du code de la sécurité routière.

Le manque de visibilité augmente énormément la probabilité d'accidents. Étant donné que cette probabilité est élevée dans Saint-Sauveur et que l'aménagement n'est pas adéquat, il convient de prendre ce problème très au sérieux pour la sécurité de tous, y compris des automobilistes.

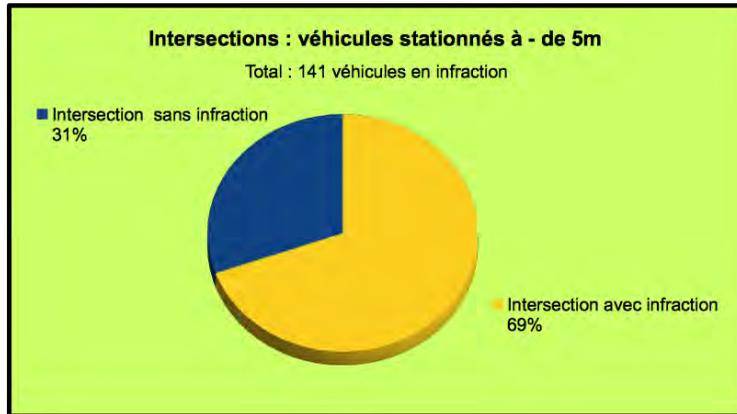


Illustration 77 : Données : PMDQ, 2014. Graphique : PMDQ

Sur les 95 intersections inspectées, 69 % avaient un ou plusieurs véhicules stationnés en infraction. Au total, 141 véhicules étaient en infraction. Cette situation nuit au principe d'intervisibilité des usagers, soit voir et être vu par les autres usagers de la route.



Illustration 78 : Rue De Carillon, 2014. Photo : R. Lachapelle

De plus, nous avons observé que les abaissements des trottoirs (bateaux pavés) sont très encombrés. Il s'agit là d'un problème sérieux puisque les piétons sont alors incapables d'accéder au trottoir.

Dans 21 % des cas, les abaissements de trottoir sont encombrés par un poteau et dans 1 % des cas par une borne-fontaine.

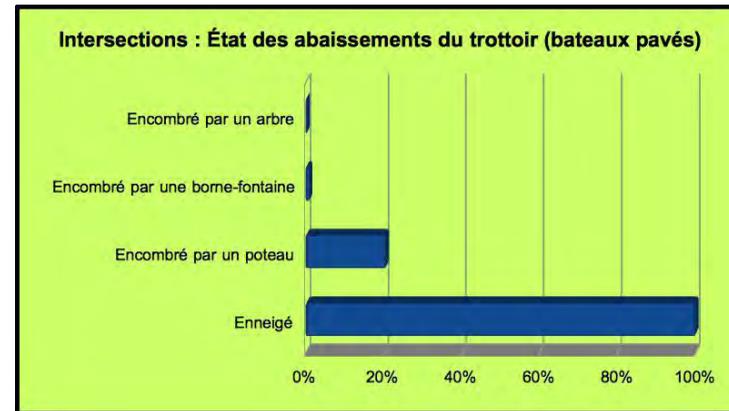


Illustration 79 : Données : PMDQ, 2014. Graphique : PMDQ

En somme, un abaissement de trottoirs sur cinq n'est pas accessible pour un bon nombre d'usagers : les personnes à mobilité réduite, les poussettes, etc.

Lors de notre enquête qui a eu lieu au mois de février, nous avons repéré d'autres indicateurs très préoccupants pour la sécurité et la convivialité.

Au niveau de l'entretien, lors de notre enquête, 100 % des abaissements de trottoir étaient enneigés ou glacés.



Illustration 80 : Rue Des Oblats, 2014. Photo : R. Lachapelle

Aussi, le marquage au sol est problématique. Alors que seulement 6 % des arrêts obligatoires sont aménagés d'un passage piéton, il s'avère que 67% du marquage au sol est usé et peu visible. Pour ce qui est des arrêts obligatoires, 11 % sont aménagés d'une ligne d'arrêt, mais 82 % du marquage est peu visible.

Comme pour les trottoirs, on constate l'absence de mesures d'apaisement de la circulation; seulement 1 % des intersections avaient une avancée de trottoir, aucune intersection n'avait un bollard et aucune intersection n'avait un passage surélevé.

Finalement, il convient de mentionner que les poteaux qui sont présents aux intersections et qui obstruent souvent la visibilité des automobilistes et la descente des trottoirs pour les piétons font office de poteau d'éclairage (type rue). Aucun éclairage de type trottoir n'a été repéré. Ces éclairages sont pourtant plus confortables pour les piétons puisqu'ils éclairent leur passage alors que les

éclairages de type rues éclairent la chaussée et sont responsable d'une pollution lumineuse importante.

## 2.2.4. Des aménagements utilisés

 Ce sombre portrait des infrastructure destinés aux piétons doit être mis en relation avec le nombre très important de déplacements qui sont effectués à pied. Rappelons que, dans le quartier, 28 % des déplacements se font à pied et à vélo.

Ainsi, bien que les aménagements comportent des éléments de dangerosité important et que le sentiment d'insécurité relié aux déplacements est élevé, il n'en reste pas moins que les gens utilisent tout de même les aménagements.



Illustration 81: Escalier Victoria, 2014. Photo : PMDQ Par exemple,

l'équipe du PMDQ a organisé un comptage dans les escaliers de la falaise. Il est étonnant de voir à quel point les escaliers sont utilisés et qu'ils sont même très utilisés à des fins d'entraînement sportif.

 Le 14 juin 2012, de 7 h à 18 h, notre équipe a comptabilisé dans les côtes et les escaliers du quartier Saint-Sauveur 2 480 piétons qui montaient ou descendaient de la Haute-Ville.

Ainsi, lorsqu'il y a des aménagements, on constate qu'ils sont utilisés. On peut donc facilement supposer que l'augmentation des aménagements de qualité dans le quartier favoriserait l'emploi des transports actifs.

## 2.2.5. Réseau cyclable : très peu développé

Le cyclisme, tout comme la marche, contribue à économiser l'énergie, à préserver l'environnement, à réduire l'engorgement du réseau routier et à améliorer la santé publique.

La popularité du vélo est indiscutable et elle tend à s'accroître. Selon l'organisme Vélo Québec, 58 % de la population de 18 à 74 ans fait du vélo dans la Ville de Québec. Pour les 6-17 ans, ce taux monte à 90 %. C'est un indicateur à considérer pour Saint-

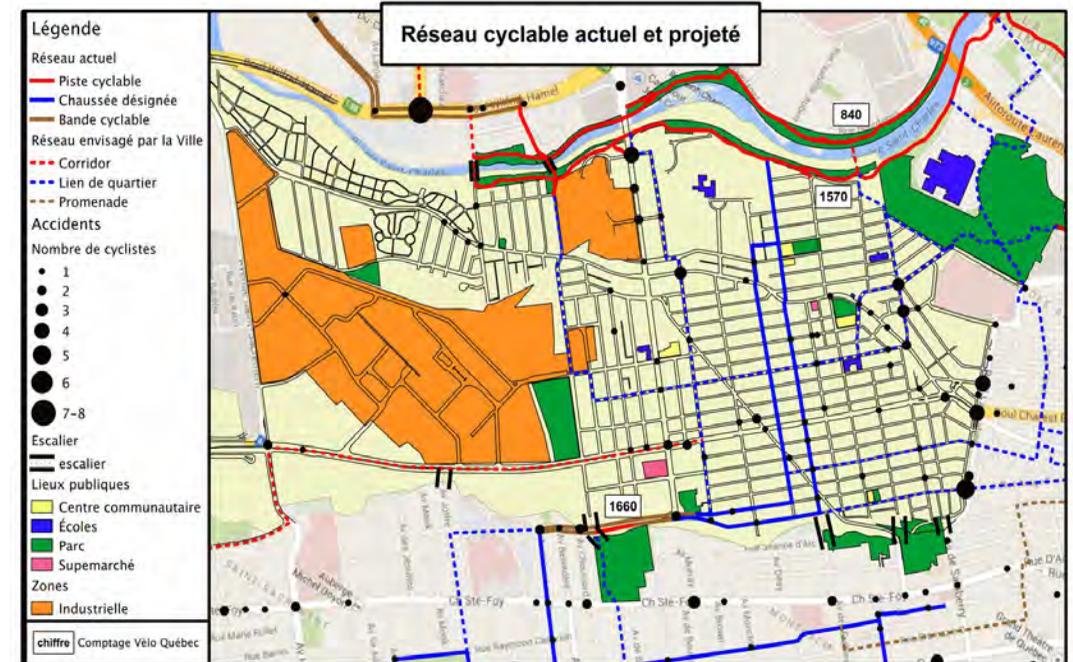


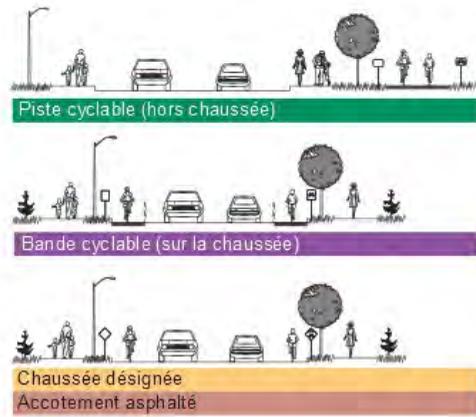
Illustration 82 : Données d'accidentologie : SAAQ 2005-2011, compilées par Accès transports viables. Réseau : Ville de Québec. Carte : PMDQ Sauveur qui abrite de nombreuses familles.

 Le réseau cyclable du quartier est très peu développé. En fait, il ne s'agit pas d'un réseau à proprement parler, mais plutôt de deux aménagements : une piste cyclable saisonnière qui longe la rivière et une chaussée désignée qui relie la rivière à la côte de la Pente Douce.

La piste cyclable se situe en dehors du réseau routier et le sentiment de sécurité y est très développé. Elle est d'usage récréatif et utilitaire pour rejoindre le secteur du Vieux-port et le

quartier de Limoilou. Depuis que les berges de la rivière ont été réaménagées, le cadre est enchanteur et c'est un parcours très emprunté, qui attire beaucoup de cyclistes. Par contre, c'est un aménagement seulement saisonnier puisque la surface n'est pas déneigée l'hiver.

Pour ce qui est de la chaussée désignée, le tracé emprunte les rues Bigaouette, Montmagny, Saint-Luc, Arago et Franklin. Il permet de connecter la rivière avec la côte de la Pente-Douce. Cet aménagement qui traverse le quartier comprend seulement un marquage au sol avec des panneaux de signalisation, sans bandes cyclables ni autres aménagements favorisant la circulation en vélo. Ainsi, les conditions de la mobilité cycliste se résument à rouler dans la rue, côtoyant de près les voitures.



Pour ce qui est de la côte de la Pente-Douce, elle est aménagée du côté de la montée en partie avec une bande cyclable. Du côté de la descente, un court trajet est aménagé d'une piste cyclable le reste avec une bande cyclable. Lorsque la côte de la Pente-Douce se termine, le reste de la montée qui est très

abrupte est aménagée avec une chaussée désignée.

**📍 Selon des comptages effectués par Vélo Québec<sup>28</sup>, les 15 et 23 septembre 2010, la côte de la Pente-Douce accueille, en semaine, 1 660 cyclistes par jour. Le corridor cyclable indique un débit de 1 570 cyclistes au sud (au niveau de la rue de Carillon) et 840 cyclistes sur la rive nord (au niveau de la rue Mgr. Plessis)**

En dehors de ce réseau qui est très faible plusieurs artères offrent des conditions très difficiles pour les vélos, étant donné le débit de circulation automobile.

**📍 Peu sécuritaires et mal aménagés, le peu d'aménagements cyclables du quartier n'incitent pas assez les personnes à utiliser leur vélo comme moyen de transport.**

À partir d'un échantillon aléatoire de 15 % des artères locales du quartier, notre activité de collecte de données du mois de février 2014 a permis de constater que :

- 48 % des chaussées sont dans un faible état pour la pratique du vélo;
- 36 % des chaussées sont dans un bon état et 16% sont dans un état moyen;
- 3 % des tronçons ont des supports à vélo;
- 3 % des tronçons ont un vélo accroché au support.

**📍 De plus, au même titre que les piétons, les liens avec les quartiers Saint-Roch, Vanier, Saint-Jean-Baptiste et Montcalm ne sont pas efficaces à**

<sup>28</sup> Vélo Québec, L'État du vélo au Québec en 2010, zoom sur Québec.

cause du manque d'infrastructures, des détours, des distances et des frontières importantes.

En outre, l'accès à la Haute-Ville est grandement limité par la falaise. Les rues abruptes découragent bon nombre de cyclistes à en faire l'ascension et même à en faire la descente, particulièrement la côte Salaberry. En plus, les escaliers ne comportent aucune goulottes pour aider les cyclistes à monter leur vélo.



Illustration 83: Carte : PMDQ

**📍 Le meilleur exemple de la complexité des liens de quartier est sans doute la connectivité avec le quartier Saint-Roch. Le trajet à effectuer pour atteindre la bibliothèque Gabrielle-Roy tient du labyrinthe pour une personne qui souhaite respecter les sens uniques du quartier.**

Le chemin le plus rapide est d'emprunter le bd. Charest, mais la sécurité y est fortement compromise pour les cyclistes. Peu de gens s'aventurent. L'autre façon d'accomplir le trajet est

de prendre la rue Saint-Catherine, pour ensuite prendre Saint-François et, arrivé au boulevard Langelier, rejoindre la rue Notre-Dame-des-Anges pour remonter vers la bibliothèque sur la rue de La Cité, après avoir franchi la rue Dorchester, à un endroit large de quatre voies et où il n'y a aucun aménagement pour faciliter la traverse.

En pratique, beaucoup de gens se rendent vers Saint-Roch en empruntant Saint-Joseph à contresens. C'est le lien le plus direct, la rue est suffisamment large et cela évite de grands détours. Mais cette pratique est illégale en vertu de la réglementation. La connectivité avec le quartier Saint-Roch, haut lieu de destination, est ainsi un enjeu important pour les cyclistes du quartier.

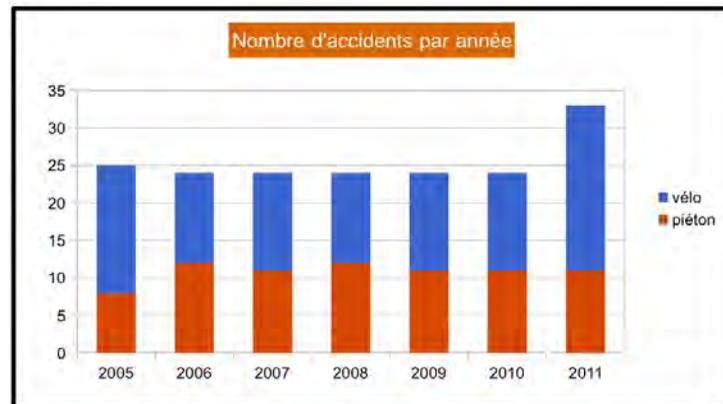


Illustration 84: Données : SAAQ 2005-2011, compilées par Accès transports viables. Graphique : PMDQ

Enfin, on constate que les aménagements visant à faciliter la circulation des cyclistes sont pratiquement inexistants dans le quartier, particulièrement en ce qui concerne le vélo utilitaire et que malheureusement le nombre d'accidents

cyclistes par année tend à augmenter.

## 2.3. Les infrastructures allouées au transport collectif

### 2.3.1. Une desserte en transports en commun déficiente

Le quartier Saint-Sauveur est sillonné par plusieurs trajets d'autobus. On constate qu'il bénéficie du passage de l'un des Métrobuses. Le numéro 802 traverse le quartier du nord au sud et sa fréquence de passage est élevée.

Son trajet permet la liaison vers la Haute-Ville, donnant accès notamment au trajets 800 et 801 sur le boulevard René-Lévesque. Au nord, le Métrobus 802 traverse la rivière et se dirige à l'est pour rejoindre le quartier Limoilou.

En bref, le trajet du 802 permet de connecter avec le réseau le plus rapide et le plus efficace de la Ville de Québec puisqu'il mène aux pôles d'activités les plus importants.

Toutefois, les participants aux ateliers de travail citoyens ont souligné que l'accès à ce trajet demeure fastidieux, soit parce qu'ils sont obligés de traverser de grosses artères à pied, ou bien parce que le parcours pour s'y rendre est long. On

comprend ici l'avantage qu'il y aurait à développer des aménagements pour piétons qui soient efficaces afin de se rendre jusqu'à la rue Marie-de-l'incarnation.

Pour les résidents et les usagers de l'est du quartier, le trajet le plus court pour rejoindre le réseau Métrobus est de se rendre dans Saint-Roch, sur la rue Dorchester, là où s'arrêtent les Métrobus 800 et 801. Il n'en reste pas moins que la distance à

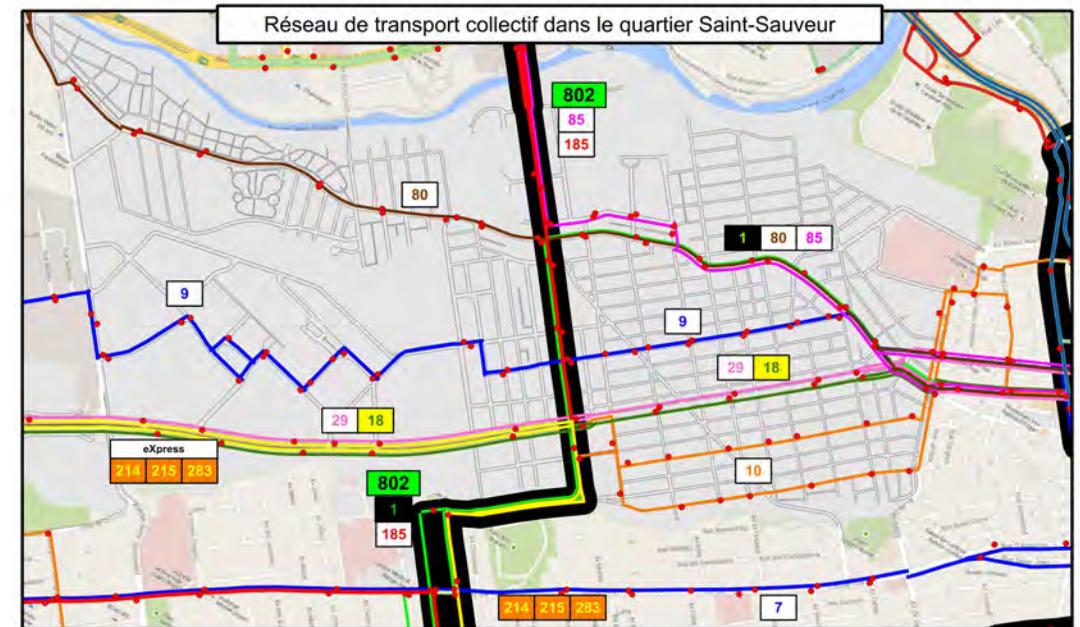


Illustration 85: Données : RTC, 2014. Carte : PMDQ  
parcourir entre le 801 et le 802 est de 1,5 km et que la plus grande partie de la population réside entre ces deux trajets.

 De nombreux usagers du réseau doivent parcourir une distance de 500 m à 750 m pour atteindre directement le réseau Métrobus du RTC.

L'autre option disponible est d'utiliser un des parcours qui traversent le quartier d'est en ouest pour rejoindre ce réseau, soit le 1, le 80, le 85, le 9, le 18, le 29 ou le 10. Cependant, de nombreux participants aux ateliers de travail ont mentionné que la desserte n'était pas adéquate et que la fréquence des autobus n'était pas efficace.

En fait les autobus 9, 10, 29 et 85 ne passent que de trois à six fois par jour en semaine. Le 80 passe toutes les 30 minutes aux heures de pointe, tandis que le 18 passe toutes les 20 minutes et le 1 toutes les 15 minutes.

On constate que la population qui réside à l'ouest de Marie-de-l'Incarnation dépend essentiellement du passage de l'autobus 80, dont la fréquence est faible.

Pour ce qui est de la population qui réside au sud du bd. Charest, elle doit se rendre jusqu'au boulevard pour rejoindre le 18.

La population au nord de Charest peut rejoindre le 80 et le 1, qui seraient plus efficaces si leurs horaires étaient décalés. En effet, ces deux autobus se suivent le long de Saint-Vallier, ce qui n'avantage guère les usagers qui veulent rejoindre rapidement le réseau Métrobus.

Pour ce qui est des pôles de destination mal desservis, il importe de mentionner que l'Université



Illustration 86: Parcours 80. Photo : R. Lachapelle

Laval et le secteur de Sainte-Foy sont desservis par l'autobus 18, mais que sa fréquence n'est pas assez élevée comparée à celle du Métrobus. Les horaires sont restreints et correspondent aux heures de pointes étudiantes en raison du lieu de destination qu'est l'Université Laval. Pourtant, le pôle Université/Sainte-Foy est un lieu de destination important non seulement pour les études, mais aussi pour le travail; ce qui mériterait une plus grande fréquence.

Le manque de desserte se fait ressentir pour rejoindre au sud le quartier Montcalm, où est située notamment l'école secondaire Joseph-François-Perrault, ainsi que vers le nord, pour aller au centre commercial Place Fleur-de-Lys ou vers le boulevard Pierre-Bertrand.

En ce qui concerne l'axe est-ouest, la rue Saint-Vallier est relativement bien desservie par les parcours 1 et 80. Malheureusement, les trajets se

suivent, mais le 1 est très apprécié parce qu'il monte jusqu'en Haute-Ville.

En somme, l'efficacité de la desserte, pour de nombreux secteurs du quartier, demeure insuffisante et soulignons aussi qu'aucun parcours ne fait office de navette de quartier.

Enfin, un autre facteur limite l'utilisation du transport collectif dans le quartier et c'est le coût d'utilisation. Dans le cadre des ateliers de travail citoyens, plusieurs participants ont indiqué que le coût des laissez-passer mensuel ou des billets était trop élevé.

 Considérant qu'une grande proportion de personnes vivent sous le seuil de faible revenu, le coût élevé d'utilisation constitue un frein réel à l'utilisation du transport en commun.

## 2.4. Les saisons : un facteur qui influence les déplacements

### 2.4.1. L'été : une chaleur accablante

Le quartier Saint-Sauveur possède seulement quelques parcs publics et espaces de petites tailles, comme le parc Durocher ou le parc Roger-Lemelin.

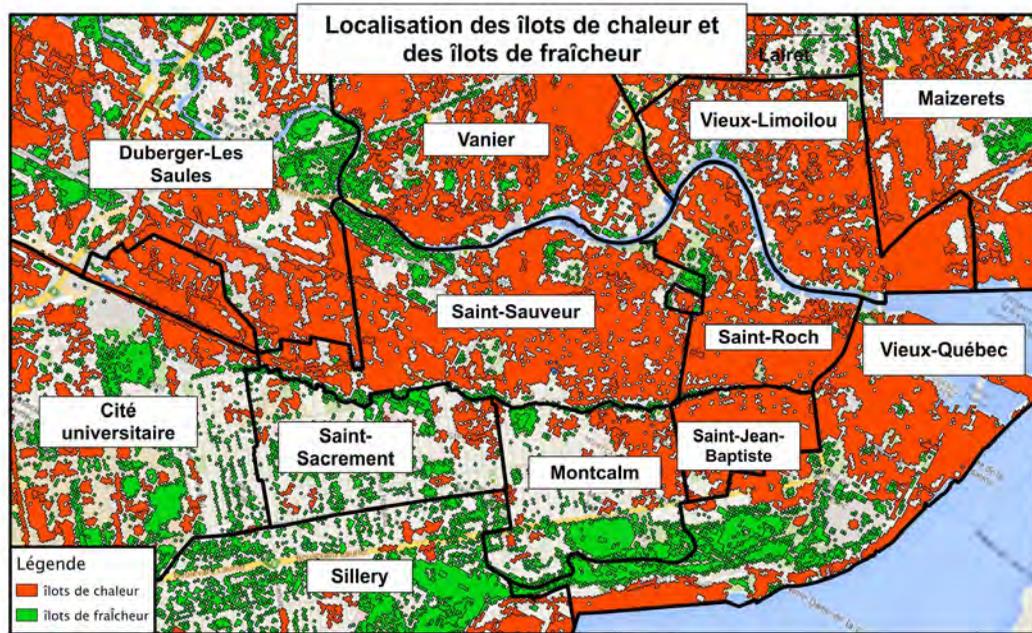


Illustration 87 : Carte : CMQ. Infographie : PMDQ

Le parc linéaire de la rivière Saint-Charles, le parc Victoria et le parc Dollard sont les plus grands espaces verts du quartier, mais sont tous deux situés en bordure.

Les conséquences importantes de la faible canopée du quartier sont concentrées autour du phénomène des îlots de chaleur, problème de santé publique reconnu par les autorités municipales.

Les îlots de chaleur sont des zones où la différence de température peut atteindre jusqu'à 12 °C de plus que dans les zones rurales environnantes. Dans les quartiers centraux, la chaleur accablante expose les citoyens à d'importants problèmes de santé, en particulier les personnes atteintes de maladies chroniques, les personnes âgées et les jeunes enfants.

Les îlots de chaleur urbains contribuent à la détérioration de la qualité de l'air intérieur et extérieur, et peuvent créer un stress thermique chez les personnes qui résident ou qui travaillent dans le quartier. De plus, la chaleur engendrée peut provoquer des inconforts, des faiblesses, des troubles de la conscience, des crampes, des syncopes, des coups de chaleur, voire exacerber les maladies chroniques préexistantes comme le

diabète, l'insuffisance respiratoire, les maladies cardiovasculaires, cérébrovasculaires, neurologiques ou rénales, au point de causer la mort<sup>29</sup>.

<sup>29</sup> Gouvernement du Québec, Institut national de santé publique <http://www.monclimatmasante.qc.ca/ilots-de-chaleur.aspx>

À partir d'un échantillon aléatoire de 15 % des artères locales du quartier, notre activité de collecte de données du mois de février 2014 a permis de constater que seulement 15 % des tronçons de rue ont des espaces verts. L'intégration des espaces verts dans l'espace public est donc une question de santé publique.

### 2.4.2. L'hiver : des aménagements mal entretenus

Au chapitre des conditions climatiques, il convient de rappeler que le déneigement est nécessaire pour assurer des déplacements confortables et sécuritaires.



Illustration 88 : Rue Bayard, 2014. Photo : R. Lachapelle

Dans le quartier le problème est important. Il s'avère que des situations de trottoirs glacés et enneigés peuvent durer plusieurs semaines, ce qui oblige de nombreuses personnes, surtout les aînés,

les familles accompagnés de jeunes enfants et les personnes à mobilité réduite, à restreindre leurs déplacements.

## 2.5. Conclusion : le PMDQ est un plan nécessaire

Le portrait du quartier permet de constater que Saint-Sauveur possède de nombreux atouts pour favoriser les transports actifs. La forme de la trame urbaine, le tissu urbain serré et la forte densité de population sont des caractéristiques qui incitent la population à privilégier la marche, le vélo et les transports collectifs.

Et c'est le cas : les déplacements actifs dans le quartier représentent 28 % de l'ensemble des déplacements de la population.

Cependant, à la lumière du diagnostic, on observe que l'aménagement des rues limite, à plusieurs égards, la mobilité des piétons et des cyclistes. L'important débit de circulation, le manque d'aménagements piétons sécuritaires, l'absence de réseau cyclable fonctionnel et la faiblesse du réseau de transport collectif sont autant de facteurs qui entravent l'essor des déplacements actifs et collectifs.

Bien que les personnes qui se déplacent avec une poussette, un panier à provision ou un déambulateur ont besoin d'espace, le quartier Saint-Sauveur impose aux piétons de marcher dans des conditions déplorable. Il est stupéfiant de constater combien d'obstacles et de difficultés

encombrent les trajets des piétons : poteaux, marche-pieds, borne-fontaine, automobiles stationnées en infraction, mauvais état et mauvais entretien des trottoirs...la liste est longue.

Les personnes qui ne possèdent pas d'auto sont nombreuses dans le quartier et elles devraient avoir accès à tout ce que la ville peut leur offrir et mener une vie quotidienne qui ne soit pas gâchée par des moyens de transports médiocres. Il y a donc urgence à simplifier et à sécuriser les déplacements à pied et à vélo.



Illustration 89 : Rue du quartier Saint-Sauveur, 2014.  
Photo : R. Lachapelle

Les défis pour améliorer les aménagements invitent à faire preuve d'engagement, d'ouverture et d'innovation. Les solutions sont, pour de nombreux

endroits, à portée de main, des aménagements souvent simples pourraient améliorer significativement la mobilité des piétons et des cyclistes dans le quartier.

À cet effet, il convient de porter une attention particulière aux enfants, aux adolescents, aux aînés et aux personnes à mobilité réduite et de placer leur qualité de vie et leur sécurité au cœur des priorités.

# ANNEXE : AUDIT DE POTENTIEL PIÉTONNIER

Activité de collecte de données sur les caractéristiques des trottoirs et des intersections des rues locales du quartier Saint-Sauveur

## 1. Contexte

Au printemps 2013, l'équipe du PMDQ a organisé des ateliers de travail citoyen sur l'aménagement des rues du quartier. Les participants aux ateliers ont ciblé l'aménagement des trottoirs et des intersections comme un facteur important qui limite l'utilisation des transports actifs.

Étant donné l'étendu du problème soulevé, l'équipe du PMDQ a tenu à le quantifier en entreprenant une activité de collecte de données sur les caractéristiques des rues et des intersections du quartier Saint-Sauveur.

## 2. Objectif

L'objectif de l'activité est d'obtenir une mesure quantitative permettant de démontrer l'ampleur des problèmes reliés aux caractéristiques des trottoirs et des intersections dans le quartier Saint-Sauveur. Ces données serviront à alimenter le diagnostic du PMDQ.

## 3. Présentation de la démarche

La démarche employée s'inspire de l'Audit de potentiel piétonnier actif et sécuritaire (PPAS) développée par l'Agence de la santé et des services sociaux de Montréal.

L'audit de potentiel piétonnier actif et sécuritaire

(PPAS) évalue dans quelle mesure une rue, une intersection et un quartier sont favorables ou non à la marche. C'est un outil pratique (grille d'observation) qui permet de recueillir des données précises sur l'environnement bâti existant.

Après avoir assisté à une formation sur la réalisation de l'audit de potentiel piétonnier actif et sécuritaire (PPAS) présentée par Mme. Sophie Paquin, Ph.D. et urbaniste, l'équipe du PMDQ a répertorié un ensemble d'indicateurs qui permettent d'évaluer les problématiques reliées aux trottoirs et aux intersections.

Indicateurs pour les trottoirs :

- nombre de voies;
- largeur de la rue;
- largeur du trottoir;
- état du trottoir (Bon, passable, mauvais);
- présence d'une zone tampon (verte, bétonné, etc.);
- entrées charretières (usage, nombre, largeur);
- encombrement du trottoir (marche-pied, poteaux, etc.);
- état de la chaussée (extrémité droite pour le vélo, présence de bouche d'égouts, etc.);
- mesures d'apaisement de la circulation (dos d'ânes, chicanes, etc.);
- nombre de supports à vélos;
- nombre de vélos accrochés;
- vitesse de circulation permise;
- voie cyclable;
- transport en commun;
- présence de commerces;

- présence d'espaces verts.

Indicateurs pour les intersections :

- présence de ligne d'arrêt (visibilité);
- présence de panneau arrêt (toute direction ou non);
- présence panneau stationnement 5m (tous les coins ou non);
- cadre bâti - Marge de recul (en mètre);
- passage pour piétons (type, visibilité);
- état des bateaux pavé (Bon, passable, mauvais);
- éclairage (type trottoir ou rue);
- mesures d'apaisement de la circulation;
- présence de véhicules à moins de 5m de l'intersection;
- rayon de courbure (court ou long);
- feu de circulation (durée du cycle, VDFR, etc.);
- largeur de la chaussée à l'intersection;
- nombre de voies.

## 4. Échantillonnage

Pour des raisons d'économie de temps et d'énergie, l'équipe a choisi de procéder par échantillonnage. Inspiré des travaux de Mme. Sophie Paquin, Ph.D. et urbaniste, il a alors été décidé de sélectionner un échantillon aléatoire de 15 % de l'ensemble des tronçons et des intersections des rues locales du quartier.

En raison de l'importance de leurs fonctions, nous avons exclu de l'échantillon les artères principales à

vocation de transit automobile (bd. Charest, bd. Langelier, ave. Saint-Sacrement, rue Marie-de-l'Incarnation, rue de l'Aqueduc et rue Saint-Vallier Ouest).

Puisqu'un choix purement aléatoire aurait pu être trop artificiel et ne pas représenter les rues typiques du quartier, l'équipe a pris soin de sélectionner aléatoirement les rues sur la base de leur fonction urbaine ou de la hiérarchie routière en s'appuyant sur le Plan directeur du quartier Saint-sauveur.

la forme du parcellaire, des typologies de bâtiment et du paysage urbain en général. L'échantillonnage a donc été réparti sur les cinq sous-secteurs que l'on peut voir sur la carte.

Finalement, l'équipe du PMDQ a élaboré deux grilles d'analyse pour colliger des informations sur les indicateurs retenus. Voici la compilation des résultats :

### Résultats de la collecte de données sur 15 % des intersections des artères locales du quartier Saint-Sauveur :

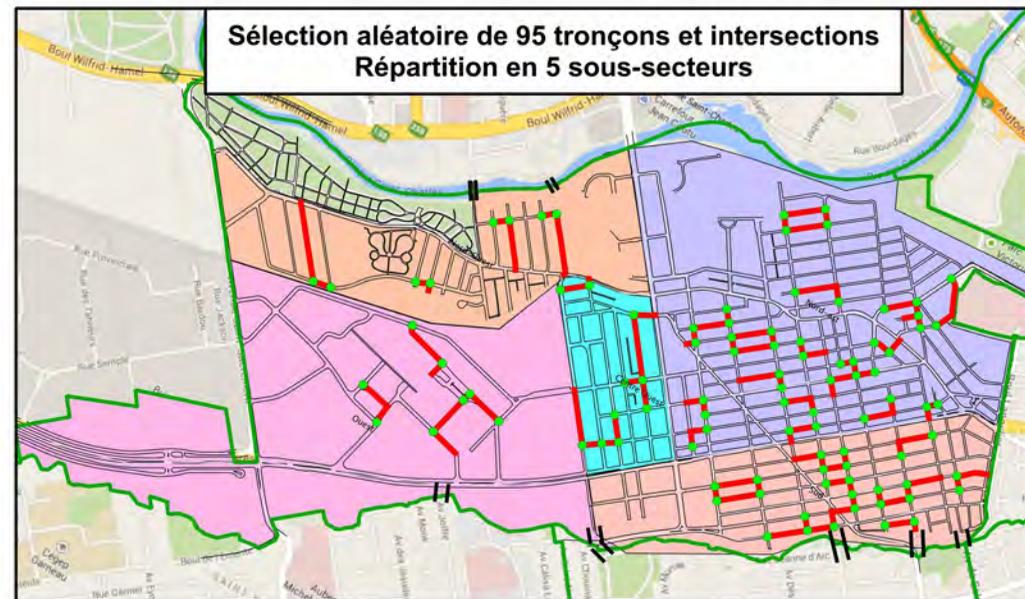


Illustration 90 : Carte : PMDQ

Le Plan directeur du quartier Saint-sauveur (2005) identifie plusieurs sous-secteurs à l'intérieur même du quartier à l'aide de l'observation et l'analyse de

- Aucune des voies n'a une traverse protégée pour les piétons;
- 2 % des branches ont un panneau/marquage indiquant le stationnement interdit à moins de cinq mètres;
- 141 véhicules sont stationnés à moins de cinq mètres;
- 69 % des intersections ont un ou plusieurs véhicules en infraction (moyenne de 1,5 véhicule en infraction par intersection);
- la visibilité est obstruée à 60 % des intersections; 43 % par le cadre bâti; 13 % par le cadre bâti et un poteau; 2 % par du mobilier urbain; 2 % par de la végétation;
- 100 % des abaissements du trottoir (bateaux

- pavés) sont enneigés;
- 21 % des abaissements du trottoir (bateaux pavés) sont encombrés par un poteau; 1 % par une borne-fontaine et 0,3 % par un arbre;
- 6 % des arrêts obligatoires sont aménagés d'un passage piéton;
- 67 % du marquage au sol des passages piéton est peu visible;
- 11 % des arrêts obligatoires sont aménagés d'une ligne d'arrêt;
- 82 % du marquage des lignes d'arrêt est peu visible;
- 1 % des intersections est aménagée d'une mesure d'apaisement de la circulation (une avancée de trottoir, aucun bollard, aucun passage surélevé);
- 0 % des intersections est munie d'un feu de circulation;
- 0 % des intersections est munie d'un panneau indiquant un passage pour piéton;
- 46 % des intersections ont une ou plusieurs entrées charretières à proximité;
- 100 % des éclairages est de type rue, aucun de type trottoir;
- 98 % des rayons de courbure sont de type court.

### Résultats de la collecte de données sur 15 % des tronçons des artères locales du quartier Saint-Sauveur :

- 50 % des voies sont des voies de circulation;
- 50 % des voies sont des voies de stationnement;
- 2 % ont une vitesse limitée à 30 km/h;
- 62 % sont à sens unique;
- 2 % sont des cul de sac;
- 11 % ont un dénivelé;
- 86 % ont deux trottoirs; 6 % un seul trottoir; 7 % pas de trottoir;
- 67 % des trottoirs ont une largeur insuffisante (-1,7 m); 31 % ont une largeur suffisante (de 1,7 m à 2,5 m); 2 % sont larges (+2,5 m);
- 56 % des trottoirs sont en mauvais état pour la marche; 28 % ont un état moyen; 15 % sont en bon état (étant donné que l'activité a eu lieu au cours du mois de février, les trottoirs étaient très enneigés);
- 6 % des tronçons ont un espace tampon (verdure de +1 m) entre le trottoir et la chaussée;
- 1 % des tronçons ont une entrée charretière ruelle;
- 21 % des tronçons ont une entrée charretière à fort débit;
- 64 % des tronçons ont une entrée charretière à faible débit;
- 2 % des tronçons possèdent du mobilier urbain (un support vélo, un abreuvoir, aucun banc, aucune poubelle, aucune cabine téléphonique);
- 40 % des trottoirs sont obstrués par des poteaux; 54 % par des marche-pieds; 8 % par des bornes-fontaines; 1 % par de la verdure, 1 % par des poubelles;
- 99 % des trottoirs ont une continuité et une connectivité;
- 5 % des tronçons ont un panneau passage piétons/Zone scolaire ou terrain de jeux;
- 0 % des tronçons ont un passage pour piéton.
- Mesures d'apaisement de la circulation : 1 % des tronçons ont des avancées de trottoir; 1 % des chicanes; aucun n'a un dos d'âne; aucun n'a un bollard; aucun n'a des bacs à fleur; aucun n'a un support vélo installé sur la chaussée;
- 36 % des tronçons présentent une chaussée dont l'état est bon pour le vélo; 16 % sont dans un état moyen, 48 % sont dans un état faiblesse;
- 3 % des tronçons ont des supports à vélo;
- 3 % des tronçons ont un vélo accroché au support;
- 3 % des tronçons ont une voie cyclable;
- 9 % des tronçons ont du transport en commun;
- 18 % des tronçons ont des commerces;
- 15 % des tronçons ont des espaces verts.

# RÉSUMÉ DU DIAGNOSTIC CITOYEN

Voici en résumé les caractéristiques et les problèmes de mobilité du quartier Saint-Sauveur :

## Les caractéristiques de la population

- Les jeunes adultes (20-34 ans) constituent le plus fort bassin de population.
- C'est l'un des quartiers du centre-ville où les familles sont les plus nombreuses.
- Plus du quart (31 %) de la population vit sous le seuil de faible revenu.
- La densité de population est l'une des plus élevées de la Ville de Québec.

## Les caractéristiques des déplacements

- La trame urbaine favorise les déplacements actifs.
- Plus du quart (28 %) des déplacements générés par le quartier sont effectués à pied ou à vélo, soit une part deux fois plus importante qu'ailleurs dans la Ville de Québec (14 %).
- Près de la moitié (44 %) des ménages ne possède pas de voiture, soit un taux deux fois plus élevé que la moyenne de la Ville de Québec (20 %).
- Plus du quart (30 %) des déplacements générés par la population se font dans le quartier, et celui-ci attire autant de déplacements qu'il en produit.
- La majorité (80 %) des déplacements générés

ayant pour motif le travail ont lieu à l'extérieur du quartier.

## Les principaux problèmes de mobilité

- Un total de 178 accidents ont impliqué des piétons ou des cyclistes dans la période 2005 à 2011.
- Plus de la moitié (57 %) des accidentés sont des cyclistes et 43 % des piétons.
- Le sentiment d'insécurité lié aux déplacements actifs est très présent parmi la population.
- Les deux tiers (67 %) des trottoirs des rues locales ne sont pas assez larges par rapport aux normes d'aménagement de la Ville de Québec;
- Plus de la moitié (54 %) des trottoirs des rues locales sont encombrés par des marches d'entrée de maison ou par des poteaux;
- Les deux tiers (69 %) des intersections des rues locales ont un à deux véhicules stationnés à moins de cinq mètres de l'intersection;
- Plus de la moitié (56 %) des intersections ont une visibilité obstruée par le cadre bâti.
- Les liens avec les quartiers avoisinants manquent d'efficacité pour les piétons et les cyclistes, surtout pour accéder à la Haute-Ville.
- Le réseau cyclable est peu développé.
- Le réseau d'autobus manque d'efficacité pour rejoindre plusieurs pôles de destination

importants de la Ville.

- Le réseau d'autobus est trop coûteux pour les personnes à faible revenu qui habitent ou qui fréquentent le quartier.
- Des artères de transit automobile fracturent le quartier et favorisent le flux du transport automobile au détriment de l'efficacité des déplacements actifs.
- La répartition des lieux de fréquentation sur le territoire oblige les usagers les plus vulnérables (enfants, aînés, personnes à mobilité réduite) à traverser ces artères.
- Le volume de circulation automobile dépasse la capacité des artères et la circulation de transit est présente sur plusieurs rues locales.
- L'importante pollution sonore et atmosphérique causée par le trafic affecte et détériore la santé de la population.
- Les îlots de chaleur urbains contribuent à la détérioration de la qualité de l'air.

# SYNTHÈSE DES RECOMMANDATIONS

## Lieux d'intervention prioritaires

RC1 - Retirer une voie de circulation, du côté ouest, tout au long de la rue Marie-de-l'Incarnation.....	9
RC2 - Sécuriser les traverses piétonnes de l'intersection du boulevard Charest Ouest et de la rue Marie-de-l'Incarnation.....	10
RC3 - Rétrécir la chaussée de la rue Saint-Vallier Ouest à la hauteur du parc Durocher, de verdir et d'aménager l'espace public.....	10
RC4 - Réduire la largeur des traverses et d'ajouter des passages piétons à l'intersection du boulevard Charest Ouest et de la rue Saint-Vallier Ouest.....	11
RC5- Aménager la rue Victoria en rue partagée.....	11
RC6 - Sécuriser davantage la traverse du boulevard Charest Ouest à la hauteur de la rue Victoria.....	11

## Orientations spécifiques au réseau piétonnier

RC7 - Aménager des parcours piétons conformes aux principes d'accessibilité universelle en tout temps et toute saison.....	12
RC8 - Aménager un lien mécanique situé dans l'axe de la rue Victoria pour accéder à la Haute-Ville.....	13
RC9 - Compléter le parcours vers le quartier Vanier en aménageant une passerelle pour piétons et cyclistes au-dessus de la rivière Saint-Charles à la hauteur de la rue Bigaouette.....	14
RC10 - Étudier l'aménagement d'un escalier dans l'axe de la rue Montmagny.....	14
RC11 - Mettre en application le Guide pratique d'accessibilité universelle (édition 2010).....	15
RC12 - Sécuriser les intersections et les passages pour piétons.....	15
RC13 - S'assurer que le réseau piétonnier est entretenu adéquatement.....	15
RC14 - Renforcer la sécurité des corridors scolaires et des secteurs entourant les écoles primaires, les centres communautaires et les parcs.....	15
RC15 - Améliorer le mobilier urbain des aires piétonnes et des espaces publics (bancs, terrasses publiques, panneaux d'affichage, éclairage efficace, etc.).....	16
RC16 - Réduire la largeur de la chaussée des artères commerciales au profit des transports actifs et collectifs.....	16
RC17 - Aménager des mesures d'apaisement de la circulation visant à diminuer la vitesse de circulation et à réduire la circulation de transit.....	16
RC18 - Encourager l'aménagement de terrasses publiques et privées, planter des arbres et aménager des espaces verts.....	16

## Orientations spécifiques au réseau cyclable

RC19 - Aménager des axes cyclables sécuritaires et praticables en tout temps, de jour comme de nuit et en toute saison.....	18
RC20 - Rendre accessible aux vélos le futur lien mécanique situé dans l'axe de la rue Victoria pour accéder à la Haute-Ville.....	18
RC21 - Aménager une passerelle cyclo-piétonne au-dessus de la rivière Saint-Charles à la hauteur de la rue Bigaouette.....	18
RC22 - Multiplier les supports à vélos de qualité en tout temps et toute saison et les répartir sur l'ensemble du territoire en fonction de l'achalandage. ....	20
RC23 - Aménager les supports à vélos dans le prolongement des voies de stationnement réservées aux automobiles. ....	21
RC24 - Cibler prioritairement les principaux lieux fréquentés dans le quartier ainsi que les escaliers qui mènent vers la Haute-Ville.....	21

## Orientations spécifiques au réseau de transport collectif

RC25 - Augmenter la fréquence des parcours 1, 18 et 80 en limitant le temps d'attente à tout au plus 15 minutes aux heures de pointe et à tout au plus 30 minutes en dehors des heures de pointe, le jour ainsi que le soir et la fin de semaine.....	23
RC26 - Prolonger en soirée la desserte des parcours 1, 18 et 80.....	23

RC27 - Mieux synchroniser les parcours 1 et 80 pour éviter qu'ils se suivent d'aussi près.....	23
RC28 - Renforcer la desserte vers les destinations mal desservies : Notre-Dame-de-Pitié, Parc industriel Saint-Malo, IGA Poulin, Place et Halles Fleur-de-Lys et axe Pierre-Bertrand.....	23
RC29 - Créer un parcours de desserte locale du quartier reliant les zones résidentielles aux pôles commerciaux et pôles de service et donnant accès au réseau existant et au terminus Jacques-Cartier.....	23
RC30 - Créer une nouvelle catégorie d'usagers regroupant les personnes en situation de pauvreté.....	23
RC31 - Étudier la possibilité d'éliminer toute catégorie d'usagers dans une perspective de gratuité du transport en commun.....	23
RC32 - Améliorer les aires d'attente (y compris les abribus couverts), les cartes du réseau, les bancs, les poubelles, l'éclairage, l'accessibilité universelle et l'affichage des retards en temps réel.....	24
RC33 - Cibler en priorité les parcours les plus achalandés et multiplier les arrêts munis d'un abribus couvert.....	24
RC34 - Le RTC consulte les citoyens lorsqu'il décide de modifier des parcours desservant le quartier ou de planifier autrement le réseau.....	24
RC35 - Effectuer une étude d'impact de l'aménagement de la ligne SRB sur le coût des logements ainsi que sur la valeur des terrains résidentiels.....	24
RC36 - Assurer l'accès à la ligne SRB à une distance de marche raisonnable par des arrêts espacés d'au plus 750 mètres.....	25
RC37 - La population soit consultée sur le réaménagement du boulevard Charest et des intersections.....	25
RC38 - La Ville s'assure que la ligne SRB n'entraîne pas une augmentation de la circulation de transit dans les rues résidentielles adjacentes.....	25

### **Orientations spécifiques au réseau routier**

RC39 - Réduire la vitesse de circulation autorisée et pratiquée au profit de tous les usagers de la rue en limitant la vitesse à 30 km/h sur l'ensemble des rues résidentielles.....	27
RC40 - Marquer clairement la transition entre les artères et les rues locales avec un effet de porte d'entrée.....	28
RC41 - Aménager des portes d'entrées de quartier sur les artères principales afin de signaler l'entrée dans un quartier résidentiel et de donner une signature distinctive au quartier.....	28
RC42 - Mettre à jour le plan de circulation automobile et de camionnage du quartier.....	28
RC43 - Réaliser des comptages sur les rues locales pour confirmer la présence de circulation automobile de transit et aménager des mesures d'apaisement de la circulation.....	28
RC44 - Aménager des mesures d'apaisement aux abords des lieux de destination les plus fréquentés, comme les écoles, les parcs, les rues commerciales et les centres communautaires et centres de loisirs. Il est recommandé aussi d'aménager des mesures de convivialités sur la rue Saint-Vallier pour en faire un lieu de destination plus attrayant.....	29
RC45 - Appliquer strictement l'interdiction de stationner à moins de cinq mètres d'une intersection.....	31

### **Orientations spécifiques au verdissement et aux aménagements écologiques**

RC46 - Aménager les projets verts amorcés dans le Plan d'action du Plan directeur de quartier de 2005.....	33
RC47 - Déterminer le potentiel de verdissement avant chaque projet de réfection des infrastructures et créer de nouveaux aménagements paysagers.....	33
RC48 - Créer une réserve foncière afin d'aménager de nouveaux espaces verts et préserver les arbres matures existants.....	33
RC49 - Planter des arbres sur l'ensemble du territoire en ciblant prioritairement les artères de transit automobile, les rues commerciales et les corridors piétonniers.....	33
RC50 - Entreprendre la végétalisation et à la perméabilisation des stationnements publics.....	33
RC51 - Encourager la réalisation de murs végétaux et des toits verts sur le domaine privé par des mesures incitatives ou réglementaires.....	34

## Recommandations générales à l'échelle de la Ville de Québec

RC52 - Bonifier le Guide de conception géométrique des rues de la Ville de Québec pour y intégrer un processus de verdissement systématique des rues.....	34
RC53 - Bonifier le programme de verdissement des rues commerciales.....	34
RC54 - Aménager des bacs de plantation saisonniers ou permanents dédiés à l'agriculture urbaine, en ciblant prioritairement les corridors piétonniers.....	34
RC55 - Sécuriser les intersections et les passages pour piétons les plus accidentogènes.....	35
RC56 - Remplacer les feux piétons en mode protégé par des feux piétons en mode partiellement protégé qui fonctionnent en continu, sans activation manuelle.....	35
RC57 - Élaborer une charte des piétons de la Ville de Québec.....	36
RC58 - Bonifier le Guide de conception géométrique des rues de la Ville de Québec au profit des transports actifs.....	36
RC59 - La Ville de Québec consulte systématiquement la population en amont des projets en matière de réfection des rues, de verdissement, de sécurité et de circulation; qu'elle favorise la concertation des services municipaux concernés ainsi que tous les partenaires (citoyens, groupes associatifs, secteur privé, gouvernements, établissements d'enseignement, etc.).....	37
a Ville de Québec consulte systématiquement la population en amont des projets e.....	37
RC60 - Aménager une ligne de tramway ou de SRB pour diminuer le volume de circulation de transit automobile.....	37
RC61 - Aménager des stationnements incitatifs aux entrées de la ville pour encourager les automobilistes à utiliser le transport collectif.....	37
RC62 - Encourager l'autopartage en offrant des places de stationnement à des entreprises de services d'autopartage, comme Communauto ou Car2Go.....	37

« ENSEMBLE, AGISSONS POUR L'AMÉLIORATION DE NOTRE MILIEU DE **VIE** ! »

