



Mémoire présenté par
Le Conseil de quartier Saint-Jean-Baptiste

sur le

Plan
vert bleu blanc

Juin 2009

Le Conseil de quartier Saint-Jean-Baptiste

Le conseil de quartier Saint-Jean Baptiste (CQSJB) est un organisme à but non lucratif accrédité par le Conseil municipal de la Ville de Québec. Par ses mandats de consultations publiques, il permet à la population d'exprimer son opinion et ses idées sur des projets qui touchent son environnement et sa qualité de vie. Il recueille les opinions des gens qui habitent ou travaillent sur son territoire afin que les décisions et actions de l'Arrondissement de La Cité et la Ville de Québec répondent davantage aux besoins du quartier. Il constitue un lieu de rencontre où la population a le pouvoir d'agir pour créer un milieu de vie à son image. Le conseil se donne également un plan d'action pour poser des gestes et mener des projets dans le but d'améliorer la qualité de vie du quartier.

Le QCSTB félicite l'initiative de la Ville de Québec d'élaborer un Plan vert bleu blanc et désire profiter des consultations pour apporter sa contribution. Le conseil de quartier souscrit aux objectifs qui sous-tendent le plan présenté par la Ville, à savoir la mise en valeur des espaces verts et des cours d'eau, été comme hiver, et le fait d'encourager les déplacements actifs des gens de tous les quartiers et les activités de plein air. Il demeure néanmoins regrettable que l'expertise des principaux acteurs du domaine des loisirs n'ait pas été au cœur des discussions entourant l'élaboration du plan de la Ville. Quoiqu'il en soit, le CQSJB désire participer à la réflexion en portant à l'attention de la Ville certains éléments, notamment la mise en valeur du site exceptionnel que représente le bassin Louise et l'importance de favoriser la mixité des usages tant pour les déplacements quotidiens que pour la pratique d'activités de loisirs.

1. Mettre en valeur le site du bassin Louise

Le conseil de quartier adhère à la proposition de la Ville d'ouverture de lieux de baignade. Cependant, la tête du bassin Louise, site exceptionnel dont la localisation s'avère centrale et à proximité de ses usagers, doit figurer dans la liste des lieux à prioriser comme lieux de baignade si l'on veut que ce plan devienne, comme le souhaite la Ville, un véritable outil de planification pour la création de ce réseau vert, bleu et blanc.

La vision intégrée des espaces naturels, récréatifs et patrimoniaux doit assurément s'appuyer sur l'intégration du bassin Louise et du projet récréatif quatre-saisons comme un plan d'eau à accès et usage public incluant une plage en été et une patinoire en hiver. La tête du bassin constitue en effet un site exceptionnel de par son voisinage avec l'arrondissement historique et le fleuve, et ce, en plein cœur du centre-ville et à proximité de ses usagers.

Les enjeux de santé publique et de qualité de vie au centre ville toucheraient une large population au centre-ville. De plus, ce site nous semble être central pour toutes les activités de récréo-tourisme dans la région. Le Bassin est situé à la jonction entre la promenade de la rivière Saint-Charles (qui accède aux corridors des Cheminots et du Littoral) et la promenade Samuel-de Champlain. Il serait donc souhaitable que la Ville présente clairement ce projet dans le cadre de son Plan vert bleu blanc.

Rappelons que le conseil s'est prononcé à moult reprises sur l'importance d'ouvrir l'accès au bassin Louise à la population. Cette position a trouvé écho dans tous les conseils de quartier de l'arrondissement de La Cité ainsi que dans ceux de Maizerets et du Vieux-Limoilou. À la satisfaction du CQSJB, une étape a été franchie au printemps 2009 dans le cadre de l'harmonisation des règlements d'urbanisme, où les élus (e)s de l'Arrondissement de La Cité ont adopté à l'unanimité un zonage « espace vert inconstructible » à la tête du bassin dans le but de rendre ce plan d'eau accessible à l'ensemble de la population.

Par ailleurs, le CQSJB, tout comme la Société des gens de baignade, considère farfelu le projet d'implantation d'une piscine flottante au bassin Louise. Un tel projet met en jeu la question de l'accès public de l'eau et celle de la tarification associée à ce type d'infrastructure. Une piscine flottante permettrait d'accueillir pour la baignade une capacité beaucoup plus limitée de baigneurs contrairement à une grande plage publique. Par ailleurs, la permanence d'une infrastructure telle qu'une piscine flottante est aussi très discutable notamment du fait que son installation demeure temporaire et le droit à la baignade peut être retiré en tout temps. Également, la renaturalisation du bassin Louise s'inscrit davantage dans les objectifs de développement durable de la Ville qui souhaite redonner les berges des cours d'eau aux citoyens.

Les avantages de ce site sont considérables comparativement à l'Anse-au-Foulon. Il importe dans un premier temps de préciser qu'il se situe à proximité du terminal de croisières du Port de Québec. Les croisiéristes auraient ainsi accès à un aménagement qui projetterait une image de marque de la ville de Québec à une distance de marche. L'Anse-au-Foulon est située à une plus grande distance. Pour les personnes demeurant au centre-ville, la tête du bassin Louise est aussi plus accessible depuis la majorité des secteurs. Finalement, de par l'absence de courant, ce site favorise un réchauffement de l'eau, rendant la baignade plus agréable pour les utilisateurs, autant les citoyens que les touristes.

C'est en ce sens que le CQSJB est contre la réalisation d'une étude coûts-bénéfices pour le projet de piscine flottante et qu'il propose plutôt la tenue par les élu(e)s de l'Arrondissement La Cité d'un vaste débat public qui se déroulerait en deux étapes distinctes. La première porterait sur les principes d'aménagement fondamentaux, c'est-à-dire la vocation souhaitable du secteur alors que la seconde étape examinerait une ou plusieurs propositions concrètes d'aménagement du site du bassin Louise. Bien entendu, cet exercice de consultations devrait s'effectuer préalablement à toute décision des autorités quant à des scénarios ou des propositions de réaménagement de ce plan d'eau public.

Le CQSJB estime que le bassin Louise doit devenir un espace qui respecte les intérêts et l'identité de la population locale et où il sera possible de vivre (citoyens et touristes) une expérience originale et authentique.

2. Encourager les déplacements actifs et écologiques

À l'instar de la Ville, le conseil de quartier est d'avis que la population recherche un cadre de vie agréable non seulement pour les loisirs, mais pour pratiquer ses activités et aider aux déplacements quotidiens. La mixité des usages doit donc être favorisée tout en assurant la sécurité des différents utilisateurs.

Nous sommes tout à fait conscients des difficultés rencontrées par tous les intervenants lorsque vient de temps de mieux régir le partage de la route entre tous les utilisateurs : piétons, cyclistes, automobilistes, camionneurs, etc. Il importe d'améliorer les avantages des modes de déplacements

actifs et d'en éliminer les inconvénients afin que la perception de la population envers ceux-ci s'améliore.

2.1 Des mesures concrètes pour faciliter la pratique du vélo

Ce qui nous apparaît comme une première étape à ne pas manquer est l'amélioration de l'axe est-ouest entre le centre-ville de Québec et Sainte-Foy, car ce sont deux quartiers centraux qui gagneraient beaucoup à être reliés efficacement par le vélo. Nous savons déjà que le vélo est très compétitif pour les déplacements de moins de dix kilomètres. Par ailleurs, cet axe Québec-Sainte-Foy bénéficie d'une topographie relativement avantageuse, du moins pour la région. Forte de cette amélioration, la Ville pourra étendre le réseau de voies cyclables à fonction utilitaire sur d'autres axes, notamment l'axe nord-sud impliquant dans bien des cas des pentes abruptes.

L'amélioration de la voie cyclable sur Père-Marquette

La ville de Québec bénéficie d'une voie cyclable sur Père-Marquette, mais cette dernière est interrompue en plusieurs endroits, notamment au collège Saint-Charles-Garnier et à l'avenue Bourlamaque. La Ville pourrait prolonger la voie cyclable sur la rue Dumont et négocier des droits de passage avec le centre Culture et environnement ainsi qu'avec le collège Saint-Charles-Garnier pour éliminer les obstacles aux utilisateurs de cette chaussée partagée.

Le projet de piste cyclable utilitaire sur René-Lévesque

Le CQSJB souhaite appuyer les initiatives qui accordent aux cyclistes et aux piétons la place qui leur revient pour un développement durable de la ville et la qualité de vie des citoyens. Le projet de piste cyclable utilitaire sur René-Lévesque, présenté en 2008 par le Maire de Québec, M. Régis Labeaume, a notamment suscité un appui fort du conseil de quartier.

Voie centrale située au cœur de la ville et où tous peuvent converger, le boulevard René-Lévesque est très accessible et constitue déjà le lien naturel utilisé par bon nombre de cyclistes. Nous sommes d'avis que ce lien continuera, par sa situation stratégique, de toute façon d'être largement fréquenté. Il s'agit là aussi d'un projet qui aurait certes une valeur ajoutée sur la santé de la population qui travaille au centre-ville ou qui s'y rend pour les loisirs, de même qu'un incitatif majeur pour les jeunes qui transitent quotidiennement du centre-ville vers l'Université Laval.

Autres axes à améliorer et l'implantation de remonte-pentes pour vélos

On constate que la géographie abrupte est parfois un frein pour la pratique du vélo. Le CQSJB encourage la Ville à prendre des mesures structurantes qui enverront un message clair : les cyclistes sont les bienvenus à Québec et ils trouveront les aménagements nécessaires pour leur rendre la vie plus simple et agréable.

Les liens nord-sud doivent être améliorés et la Ville devrait envisager la possibilité d'ajouter des remonte-pentes pour vélos, que ce soit dans l'axe de la côte Gilmore ou plus au nord entre les quartiers Saint-Jean Baptiste et Saint-Roch. Des supports à vélo pourraient aussi être ajoutés à certains parcours d'autobus (l'écolobus, à titre d'exemple). Il est temps de favoriser les liens entre les quartiers et les nouveaux aménagements (boulevard Champlain, à titre d'exemple). De tels axes favoriseraient la pratique du vélo tant pour les familles avec de jeunes enfants que pour les personnes plus âgées, des groupes souvent freinés dans leur désir de vie active.

L'augmentation des espaces de rangement à vélo et des lieux de location de vélos

Dans les centres plus achalandés, il serait important de favoriser l'ajout d'espaces de stationnement à vélo près de lieux gardés (tels des stationnements gardés). Cette mesure déjà éprouvée réduit les risques de vol, et encouragerait l'utilisation du vélo sur une base régulière.

Le CQSJB adhère par ailleurs à l'idée d'introduire dans le centre-ville de Québec un système de location de vélos à l'instar de plusieurs grandes villes telles Montréal, Paris et bien d'autres.

2.2 L'amélioration des liens piétonniers

L'aménagement du coteau Sainte-Geneviève : construire une passerelle piétonne au-dessus de la côte Salaberry

La falaise imposante qui sépare la haute-ville et la Basse-ville constitue un défi pour la Ville de Québec, mais elle constitue en même temps une particularité qu'il vaut la peine d'utiliser et de mettre en valeur. C'est dans cette optique qu'a été conçu le projet de coteau Sainte-Geneviève, un sentier piétonnier entouré de verdure qui relie la crête d'est en ouest, tout en constituant un lien essentiel entre les différents escaliers qui arpentent la falaise en différents points stratégiques.

Différentes phases ont déjà été réalisées et nous souhaitons attirer l'attention de la Ville sur l'importance pour Québec de compléter ce lien et le mettre en valeur, particulièrement par une passerelle construite au-dessus de la côte Salaberry qui permettrait de rattacher la partie est du tracé réalisé jusqu'à la Place Martello. Cette passerelle est d'autant plus importante qu'elle permettrait un passage plus sécuritaire de la population environnante au Centre Lucien-Borne et favoriserait son utilisation, ainsi que la présence de familles au Centre-Ville.

Autres liens piétons à améliorer

« Nous constatons que plusieurs liens piétonniers sont rompus en ce moment et que les piétons effectuent parfois leurs déplacements dans des conditions de sécurité déficientes. Voici quelques exemples frappants montrant que la marche peut parfois s'avérer risquée, ce qui décourage bon nombre de personnes de se déplacer ainsi :

- Le pourtour du Grand Théâtre de Québec, habituellement un lieu très agréable avec la proximité du parc de la Francophonie, devient aux heures de pointe un enfer pour les piétons. À ces heures, les autobus sont très nombreux dans ce terminus improvisé, tandis que les automobilistes prennent le mord aux dents et posent des gestes dangereux pour les piétons.
- Le coteau Sainte-Geneviève, site vert par excellence, constitue cependant une entrave aux déplacements nord-sud.
- La promenade Samuel-de Champlain, récemment inaugurée, ne peut à peu près pas être atteinte à la marche à partir de la Haute-Ville.
- Le déneigement des trottoirs dans le centre-ville pose un problème aux piétons lorsque des congères sont formées aux intersections, obligeant les piétons à les enjamber.

La création d'un « Circuit piétonnier et culturel »

L'idée de cibler la rue Claire-Fontaine pour renforcer l'axe nord-sud est également perçue d'un bon œil par le CQSJB, qui considère que la Ville aurait avantage à constituer un circuit qui relierait les Plaines d'Abraham, la colline Parlementaire, la rue Claire-Fontaine, entre le boulevard René-Lévesque et la rue Saint-Jean et enfin, la rue Sainte-Claire partagée. Concrètement, tel qu'indiqué au plan directeur de quartier de Saint-Jean-Baptiste, le conseil réitère son souhait pour que l'on aménage un grand escalier piétonnier dans la côte Claire-Fontaine. Ce lien se poursuivra plus bas vers l'îlot Saint-Vincent-de-Paul, l'ascenseur du Faubourg et le jardin Saint-Roch (voir le plan en annexe). L'idée de développer un marché public au coin de la Couronne et Saint-Vallier Est, s'intégrerait magnifiquement dans ce réseau et contribuerait de manière exceptionnelle à un mode vie axé sur les transports actifs au centre-vie, de même qu'à une qualité de vie exceptionnelle!

Le projet de PPU pour la colline parlementaire propose d'attribuer une dimension culturelle à la rue St-Amable. Le conseil, bien que favorable à cette idée, tient à ce que des interventions soient faites afin de régler les problèmes de conflits d'usage entre autobus, automobiles et piétons dans ce secteur. Ces interventions devraient précéder toute autre intervention. Nous voyons d'un bon œil, une fois ce problème réglé, l'implantation de terrasses, de cafés et bistros, de galeries d'art dans ce secteur. De plus, le fait de prioriser un ensemble de petits commerces est perçu par le conseil de manière plus positive. Un avantage parmi d'autres est la contribution d'une telle orientation à l'animation du milieu avec des attractions à l'échelle humaine.

2.3 L'amélioration de la desserte de transport en commun entre les espaces récréatifs, naturels et patrimoniaux

Afin de permettre un meilleur accès aux espaces récréatifs, naturels et patrimoniaux, il faut permettre un transport plus écologique aux résidents des quartiers plus densément peuplés. Ces résidents possèdent majoritairement moins de voitures que ceux des quartiers périphériques. Nous pourrions favoriser l'accès aux jeunes familles au transport en commun en nous inspirant par exemple de nos voisins européens : ceux-ci permettent un accès facilité aux poussettes, grâce à des autobus à bas plancher comme le RTC en possède, et n'imposent pas de plier les poussettes durant le trajet. Ces mesures favoriseraient les déplacements vers des zones vertes ou blanches plus éloignées des quartiers de résidence.

De telles mesures pourraient également accroître les déplacements des touristes et l'intérêt des familles pour notre ville; en effet, les familles ont tendance à séjourner en moyenne plus longtemps dans une même ville que des touristes célibataires, et seront encouragées à y revenir.

Enfin, des plages horaires plus familiales aux sites et activités pourraient être instaurées, les heures d'ouverture actuelles correspondant souvent aux heures de sieste des jeunes enfants (ex. : heures de bain libre à la piscine ouvert à tous, accès au carnaval, etc.)

La marche en hiver

La ville de Québec doit cesser de considérer le déneigement comme « day-to-day business », comme le dit le conseiller François Picard. Les contrats de déneigement peuvent facilement inclure une clause afin que les congères soient dégagées aux intersections afin de permettre aux piétons de circuler sans avoir de grandes enjambées à faire. Les enfants sont particulièrement ciblés par cette mesure toute simple. Ainsi, les familles verront leur sentiment de sécurité amélioré et se

déplaceraient davantage à pied plutôt que de prendre leur automobile. Si les marcheurs estivaux prennent davantage leur automobile après une chute de neige, ils viennent ajouter au problème de congestion routière toujours exacerbée après des chutes de neige. Par ailleurs, une telle orientation donnerait une image de marque à titre de ville qui s'adapte à l'hiver.

2.3 Conclusion

De nombreuses interventions peuvent grandement améliorer les déplacements actifs. Nous notons cependant un manque de connaissance des moyens de déplacement actifs qu'il est possible d'adopter dans la population générale. C'est pour cette raison que nous proposons que la Ville adopte une signalisation spécifique qui s'adresserait aux piétons et aux cyclistes pour leur faire voir les axes de déplacements disponibles pour aller d'un point à un autre. Cette signalisation pourrait, par exemple, mentionner le temps de marche pour atteindre des points d'intérêt ainsi que l'équivalent, en nombre d'étages, des marches à monter pour s'y rendre. Loin d'effrayer les marcheurs, cela pourrait les encourager à relever des défis de montée de manière graduelle en commençant par les escaliers plus courts avant de passer à des escaliers plus longs au fur et à mesure que leur condition physique le permet. Pour les cyclistes, les voies cyclables à fonction utilitaire seraient mieux identifiées et probablement plus fréquentées par des personnes qui n'utilisent leur vélo que la fin de semaine. La question de la signalisation des infrastructures existantes contribuerait probablement à les rendre plus fréquentées et permettrait de limiter le nombre de nouvelles constructions.

Nous comprenons bien que de nombreux critères sont à prendre en considération dans toutes les options qui s'offrent, telle que le coût, la faisabilité technique et les délais, mais nous croyons avoir fait des propositions sensées et réalisables suivant ces critères. Les priorités que nous identifions nous semblent être dictées par le bon sens. C'est pourquoi nous nous permettons de les soumettre à la Ville dans le cadre de son Plan vert bleu blanc.