



Avis du Conseil de quartier de Saint-Roch

Déposé dans le cadre des consultations publiques de la Ville de Québec  
en vue de l'adoption de sa Vision de la mobilité active

Avril 2021

## **Plan**

Présentation de l'organisme

Introduction

Recommandations prioritaires

Recommandations générales pour une convivialité bonifiée

Conclusion

Annexe 1 : Idée de projet pour une trame verte

Annexe 2 : Anciennes résolutions adoptées par le Conseil de quartier

## Présentation de l'organisme

Le Conseil de quartier Saint-Roch (CQSR) est un organisme à but non-lucratif, fondé en 1998, enchâssé dans la structure de la Ville de Québec (Ville), servant d'interlocuteur entre les résidents de Saint-Roch et le Conseil municipal. La position de l'organisme est non-partisane. Le mandat du conseil de quartier concerne notamment l'urbanisme, la vie communautaire et la sécurité. Les administrateurs sont des personnes bénévoles qui donnent de leur temps au service du bien-vivre ensemble. Nous sommes un lieu de dialogue et de collaboration pour les citoyens de Saint-Roch.

## Introduction

Le présent avis vise à transmettre nos recommandations aux élu.e.s en vue de l'adoption de la Vision de la mobilité active. Comme nous connaissons bien la réalité d'un quartier marqué par une pluralité des modes de transport, ce thème est au cœur de nos préoccupations. La sécurité de nos concitoyen.nes est évidemment notre plus grande priorité.

Nous saluons l'initiative de la Ville de se doter d'une telle vision, dans un contexte où la mobilité dans le quartier Saint-Roch est appelée à être transformée considérablement avec l'arrivée du réseau de transport structurant. De manière générale, nous sommes confiants que la Ville portera une attention particulière, au cours des prochaines années, aux questions de mobilité active. Le CQSR tient cependant à formuler certaines recommandations en ce sens, dans une démarche constructive.

L'ensemble de nos recommandations repose sur le principe global que l'aménagement de nos infrastructures ainsi que la planification des transports doivent prioriser les populations vulnérables avant tout. Ainsi, nos rues, trottoirs, intersections et installations physiques doivent être consolidés de manière à assurer la sécurité des populations âgées, des personnes à mobilité réduite et des enfants. L'accessibilité d'un lieu à ces groupes devient dès lors un baromètre de la qualité de sa configuration.

Nos recommandations sont ici présentées en deux temps : nos demandes prioritaires concernant des réaménagements que nous considérons comme urgents en raison d'une menace pour la sécurité, suivies de recommandations générales visant à encourager la mobilité active dans le quartier.

## **Demandes prioritaires de réaménagements urgents**

1. Rendre la rue du Prince-Édouard plus sécuritaire pour les nombreux piétons qui y circulent, dont plusieurs enfants qui circulent en direction de l'école primaire, par des mesures de ralentissement de la circulation telles que:
  - l'installation d'un photo-radar à récurrence mensuelle (voir résolution CA21-02-20 en annexe);
  - l'agrandissement de la zone scolaire à 30 km/h sur l'ensemble de la rue, et non seulement devant l'école;
  - Intégration d'éléments physiques induisant un ralentissement naturel de la circulation, comme un terre-plein avec verdissement.
  
2. Reconfigurer l'aménagement de l'intersection des rues Simon-Napoléon-Parent et Saint-Anselme pour rendre l'accès au parc Victoria sécuritaire.
  
3. Dans la foulée des travaux menant à l'avènement du tramway dans Saint-Roch, repenser intelligemment l'aménagement de la rue Dorchester pour en faire une artère vivante où il sera agréable pour tous de marcher, pédaler et circuler, par des moyens tels que:
  - la réalisation d'une consultation publique sur son réaménagement;
  - l'installation de traverses piétonnes est-ouest supplémentaires;
  - le choix d'une configuration à trois voies au total plutôt que quatre, avec une voie centrale changeante ou consacrée aux virages à gauche;
  - le rétrécissement des voies dédiées aux automobilistes pour créer un champ de vision qui favorise le ralentissement ;
  - l'installation de radar-photos temporaires et/ou permanents;
  - l'élargissement des trottoirs;
  - le maintien de la canopée existante.
  
4. Créer un passage prioritaire pour les piétons qui traversent le boulevard Langelier à l'intersection de la rue d'Arago.
  
5. Augmenter le temps alloué aux piétons qui traversent l'intersection des boulevards Langelier et Charest, et augmenter la largeur du terre-plein central de façon à créer un refuge pour les piétons qui n'auraient pas le temps de traverser au complet.
  
6. Reconfigurer l'autoroute Laurentienne en boulevard urbain (voir résolution CA20-07-74) en proposant une vision axée sur l'échelle humaine et les déplacements actifs, par des mesures telles que:
  - le réaménagement de toutes les rues à niveau, de façon à créer des intersections entre le futur boulevard Laurentienne et les rues Cardinal-Roy, Lee et Croix-Rouge;
  - l'aménagement de traverses piétonnes abondantes et sécuritaires qui pallieront la démolition des passerelles Lee et Adrien-Pouliot;

- la séparation des voies réservées aux voitures par un terre-plein voué au verdissement.

Figure 1 : Exemple d'aménagements souhaités pour un boulevard urbain à échelle humaine



*Image tirée du projet « Sans détour, une brèche urbaine réinventée », réalisé par Yannick Beaumont-Pelletier, Annie-Claude Jean-Boisvert et Lucie Palumbo dans le cadre du laboratoire de design urbain de l'école d'architecture de l'Université Laval à l'automne 2017.*

### Recommandations générales pour convivialité bonifiée

7. Encourager la végétalisation des artères principales et secondaires en vue de réduire les nuisances sonores causées par le tramway et la circulation automobile et réduire les îlots de chaleur.
8. Relier la rivière Saint-Charles et le coteau Sainte-Geneviève par une trame verte dédiée aux transports actifs (voir annexe 1).
9. Consolider le réseau cyclable existant par la création d'un lien est-ouest (à ce titre, la rue Saint-Joseph pourrait être dotée d'une bande cyclable).
10. Poursuivre le programme des rues partagées et envisager la désignation des rues suivantes, qui fonctionnent déjà en pratique de cette manière par leur configuration étroite) :
  - rue du Parvis;
  - rue Caron (entre St-Joseph et Prince-Édouard);
  - rue Sagard;
  - rue des Menuisiers-Laberge;

- rue Daulac;
  - rue de la Salle.
11. Dans le cas particulier de la rue du Parvis :
    - assurer la continuité piétonne nord-sud par la désignation formelle d'un passage quatre-saisons du segment qui longe le parvis de l'église Saint-Roch
    - implanter un "corridor scolaire" formel depuis Prince-Édouard jusqu'à St-Vallier Est (voir résolution CA21-02-17 en annexe).
  12. Exiger des propriétaires de gros véhicules (VUS, camions *pick up*, etc.) l'obtention d'une vignette de stationnement plus dispendieuse (ce qui se fait à Montréal).
  13. Lorsque cela est possible, favoriser la mise en place de dos d'âne et de traverses surélevées aux endroits où les citoyens en font la demande, tout en sensibilisant le service responsable des véhicules d'urgence aux réajustements nécessaires pour circuler en ville et promouvoir l'inclusion de véhicules d'intervention de gabarit européen (qui peuvent circuler plus aisément dans les rues étroites).
  14. Revoir la signalisation des feux piétons pour faciliter un transit harmonieux, notamment en favorisant l'installation de feux piétons partiellement protégés et concomitants notamment sur le boulevard Charest.
  15. Mettre en place des stratégies pour réduire la quantité de camions lourds (53 pieds et plus) qui transitent dans Saint-Roch.

## Conclusion

À travers cet avis, le Conseil de Quartier Saint-Roch souhaite sensibiliser la ville à la prise en compte des réalités particulières de son centre-ville, notamment du cadre bâti unique de celui-ci et des usages et comportements de ces citoyens. Il est ainsi primordial de mettre en place des mesures qui assureront les déplacements piétons fluides et sécuritaires de même que le développement commercial du quartier.

Il importe ainsi, lorsque le contexte s'y prête, d'utiliser les outils urbanistiques propices à la modification du comportement des automobilistes, tout en améliorant le verdissement et l'esthétisme général du quartier, afin d'en faire un lieu où il fait bon vivre et circuler.

Nous croyons donc que les présentes recommandations permettront de tendre vers cet objectif et espérons que la Ville de Québec saura en tenir compte.

## Annexe 1

### Idée de projet

Liaison verte (interconnexion, trame verte) entre la Rivière St-Charles et le Coteau Ste-Geneviève

#### Contexte

Depuis que les berges de la Rivière St-Charles ont été renaturalisées, des centaines d'espèces d'insectes, d'oiseaux et de mammifères sont revenus y vivre ou y sont de passage pendant l'année. On y croise même parfois des citoyens avec leurs jumelles au cou et un livre d'ornithologie en main, selon qui le long de la rivière dans St-Roch est aujourd'hui le meilleur endroit pour l'observation des oiseaux en ville, mieux que le marais St-Augustin, mieux que le Domaine Maizerets!

#### Carte ci-jointe

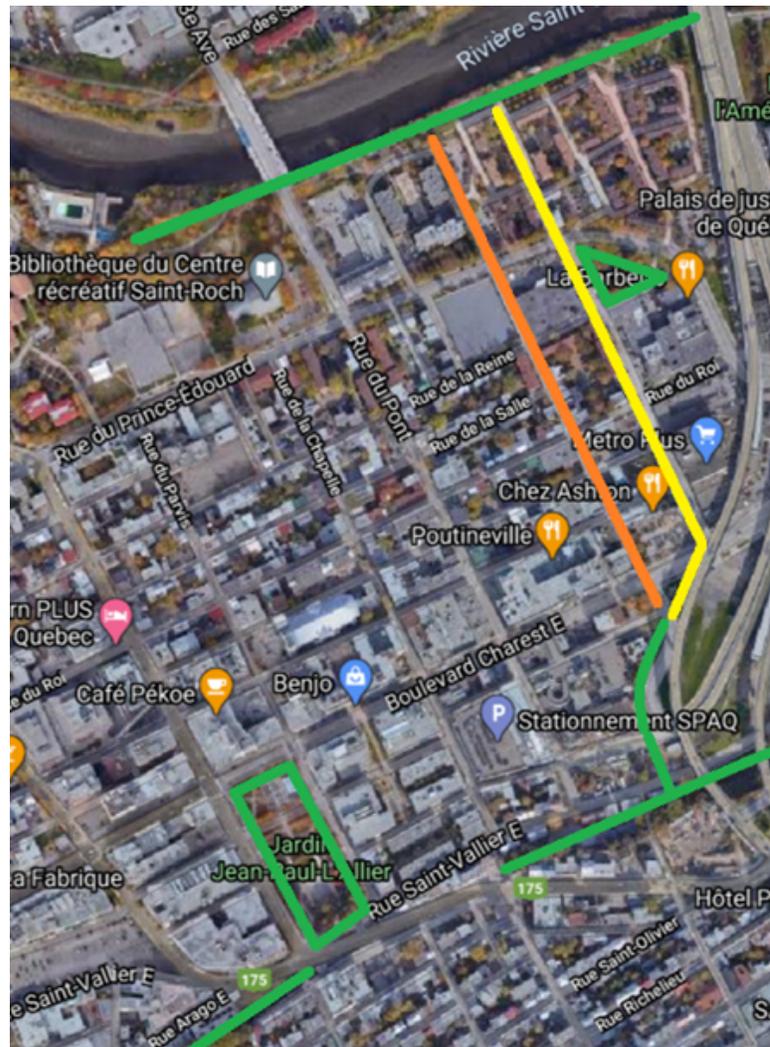
Les lignes vertes représentent les espaces existants où il y a de la terre au sol, des végétaux, des arbres, des insectes et des oiseaux qui y vivent ou qui passent par là lors de la migration.

#### Projet

Connecter nord-sud les deux corridors verts est-ouest que sont la rivière St-Charles et le coteau Ste-Geneviève. Le premier choix est la rue St-Dominique en jaune, et le deuxième choix est la rue Monseigneur-Gauvreau en orange.

#### Objectif

Rétablir un lien entre les espaces verts existants et créer un corridor sécuritaire ininterrompu pour la circulation du vivant, autant pour les oiseaux que pour les humains.



## Quelques arguments

Pouvoir entendre chanter les oiseaux et bénéficier d'espaces verts au centre-ville est un élément qui peut contribuer énormément à l'amélioration de la qualité de vie des habitants, par exemple par la réduction du stress<sup>1</sup>. Les arbres diminuent le bruit, la poussière et offrent l'habitat pour les insectes, les oiseaux et les petits mammifères et participent de ce fait à la consolidation de la biodiversité en milieu urbain. Lorsqu'on aménage un terrain favorable, la vie revient. La vie circule. Le vivant a besoin de liens.

Le secteur St-Dominique/Monseigneur-Gauvreau est un îlot de chaleur. Des citoyens, accompagnés de l'organisme Verdir St-Roch et du CQSR ont participé à une marche dirigée de ces rues en imaginant ce lien vert. Le projet apparaît réalisable moyennant certains aménagements : à certains endroits quelques arbres devraient être plantés, à d'autres endroits il s'agirait de laisser grimper de la vigne le long d'un mur de stationnement en béton.

Beaucoup de personnes circulent à pied chaque jour entre le Vieux-Limoilou, St-Roch et l'escalier Lépine vers la Haute-ville. L'été il n'y a pas d'ombre, en juillet on étouffe. L'idée serait donc d'offrir un corridor agréable pour circuler à pied sous les arbres/végétaux, améliorant par le fait même la beauté des lieux. Le CQSR croit fermement qu'une telle trame verte contribuerait à renforcer la mobilité active dans notre quartier.

## Projet collectif

Le projet a le potentiel d'amener à travailler ensemble des citoyens en propriété privée, en coopérative, des gestionnaires d'immeuble (façades de la Gare, GM stationnement St-Dominique), la SDC (attractivité du bout de rue St-Joseph), le MTQ (sous les bretelles), le CQSR, la Ville, des organismes en verdissement (Verdir SR, Verdir et divertir), inclusion sociale (Engrenage, YMCA), mobilité active (incluant les personnes à mobilité réduite) et l'école d'été EDS (suite aux travaux sur le coteau Ste-Geneviève de l'été 2019).

---

<sup>1</sup> Beaudoin, M., & Levasseur, M. E. (2017). *Verdir les villes pour la santé de la population: revue de la littérature*. Direction de la santé environnementale et de la toxicologie, Institut national de santé publique Québec.

## **Annexe 2**

### **Résolutions passées du Conseil de quartier**

*Extrait du procès-verbal de l'assemblée d'urgence du conseil d'administration du Conseil de quartier Saint-Roch tenue le 18 juin 2020, en ligne sur Zoom.*

#### **Résolution CA20-01-35**

SUR PROPOSITION DE Mme Frédérique Lavoie DÛMENT APPUYÉE PAR M. Philippe Morissette, IL EST RÉSOLU QUE le Conseil de quartier Saint-Roch demande au STMI (service transport et mobilité intelligente) l'installation d'un Photo Radar sur la rue Prince-Édouard qui compte 4 voies de circulation afin de ralentir la vitesse qui passe trop rapidement de 30km/heure à 50 km/heure et plus et qui menace la sécurité des nombreux enfants de l'école des Berges qui ont à traverser la rue Prince-Édouard.

Adoptée.

*Extrait du procès-verbal de l'assemblée régulière du conseil d'administration du Conseil de quartier Saint-Roch tenue le 25 février 2021, en ligne sur Zoom.*

#### **Résolution CA21-02-20**

SUR PROPOSITION DE Mme Frédérique Lavoie DÛMENT APPUYÉE PAR M. Louis-H. Campagna, IL EST RÉSOLU que le Conseil de quartier de Saint-Roch appuie le Conseil d'établissement de l'école des Berges dans sa demande à la Ville de Québec d'installer un radar photo à récurrence mensuelle sur la rue du Prince-Édouard.

Adoptée à l'unanimité.

*Extrait du procès-verbal de l'assemblée régulière du conseil d'administration du Conseil de quartier Saint-Roch tenue le 17 décembre 2020, en ligne sur Zoom.*

#### **Résolution CA20-07-74**

CONSIDÉRANT le dépôt de la version préliminaire de la vision d'aménagement du pôle urbain Hamel-Laurentienne par la ville cet automne 2020 et les six grandes orientations du projet ciblées par la ville ;

CONSIDÉRANT que les consultations menées auprès des citoyens en amont de l'élaboration de la Vision du Pôle urbain Hamel-Laurentienne ont soulevé l'importance de respecter l'échelle humaine dans les futurs aménagements ;

CONSIDÉRANT qu'une reconversion en profondeur de l'autoroute Laurentienne en boulevard urbain aurait pour avantage d'encourager la mobilité active, de désenclaver les secteurs du quartier, d'augmenter les possibilités de verdissement et de réduire le bruit, la pollution de l'air et les îlots de chaleur;

CONSIDÉRANT qu'à cette étape de l'avant-projet, le scénario d'aménagement du futur boulevard urbain n'a pas encore été déterminé clairement par la Ville;

SUR PROPOSITION DE M. Louis-H. Campagna DUMENT APPUYÉ PAR Mme Frédérique Lavoie, IL EST RÉSOLU QUE le Conseil de Quartier Saint-Roch demande à la Ville de Québec de bonifier la proposition préliminaire de reconversion de l'autoroute Laurentienne en renforçant les principes suivants :

- Multiplier les liens cyclables et piétons dans le secteur, sans recours à des passerelles, qui sont des aménagements peu conviviaux;
- Favoriser la création de milieux de vie de qualité, notamment par le développement immobilier, la présence de commerces de proximité, des espaces verts et un cadre bâti conçu dans le respect de l'échelle humaine ;
- Absorber le trafic automobile de Laurentienne en amont de Wilfrid-Hamel, notamment grâce à des stationnements incitatifs à hauteur de Fleur-De-Lys et grâce à un système de transport collectif permettant un lien direct entre Fleur-de-Lys/Expo-Cité et la haute-ville.

Adoptée à l'unanimité.

Extrait du procès-verbal de l'assemblée régulière du conseil d'administration du Conseil de quartier Saint-Roch tenue le jeudi 25 février 2021, en ligne sur Zoom.

### Résolution CA21-02-17

CONSIDÉRANT le parvis de l'église Saint-Roch (lot 1478783) et le segment de la rue du Parvis situé entre les rue St-Joseph Est et St-François Est, désormais « le lieu » ;

CONSIDÉRANT la situation centrale et porteuse de sens de ce lieu dans le quartier ;

CONSIDÉRANT le rôle fonctionnel que doit normalement pouvoir jouer ce lieu collectif dans l'espace public du quartier ;

CONSIDÉRANT que le segment de la rue du Parvis à cet endroit constitue le seul passage piéton nord-sud sur les 225 mètres du front immobilier est-ouest formé, d'une part, par l'hôtel Pur, et d'autre part, par l'église Saint-Roch ;

CONSIDÉRANT que le segment de la rue du Parvis à cet endroit constitue *de facto* un passage piéton quatre-saison, puisque les passants y tapent un sentier à chaque hiver, malgré les dépôts de neige en travers ;

CONSIDÉRANT les multiples parties prenantes qui se partagent l'utilisation du lieu, par exemple :

- les passants et utilisateurs de mobilité durable (piétons, cyclistes, etc.), dont les résidents, travailleurs du quartier, clients des commerces, etc.
- les écoliers de l'École des Berges
- les fidèles et les touristes qui fréquentent l'église
- les habitué.e.s du lieu
- les organismes du quartier et regroupements citoyens qui viennent en aide aux clientèles dans le besoin, par exemple, la Table de quartier EnGrEnAgE (le Frigo, dons alimentaires) et la SSV PQ (roulottes Le Marginal et La Bohème)
- les commerces situés à proximité du lieu, notamment sur la rue St-François Est et la rue St-Joseph Est, par exemple, l'Épicerie le Haricot Magique (zone débarcadère) et la Caisse Desjardins (guichet automatique) ;
- de manière générale, la santé publique qui gère la crise sanitaire actuelle du COVID-19 ;

CONSIDÉRANT l'installation récente de l'élément de programmation du Carnaval de Québec intitulé « DéTour inattendu », commandité par Loto-Québec, qui occupe physiquement le lieu depuis le mois de janvier 2021 ;

CONSIDÉRANT QUE l'installation de « DéTour inattendu », sans consultation connue du milieu, crée des tensions, ou autrement, exacerbe des conflits entre les parties prenantes, par exemple :

- « DéTour inattendu » versus passants qui circulent nord-sud : obligation de contourner l'installation plutôt que de franchir tout droit et sans encombre le segment de la rue du Parvis
- « DéTour inattendu » versus écoliers de l'École des Berges : perturbation du corridor scolaire *de facto* que constitue la rue du Parvis

- « DéTour inattendu » versus habitué.e.s du lieu : perturbation et éviction *de facto* de ces personnes du lieu
- « DéTour inattendu » versus organisme EnGrEnAgE : difficultés de maintien du Frigo
- « DéTour inattendu » et roulotte de la SSV PQ versus passants, écoliers et efforts de la santé publique : création d'un « entonnoir social » du fait de l'aménagement, d'une part, d'un étroit corridor clôturé pour les passants, seul passage résiduel, tel corridor qui débouche au nord sur le lieu de desserte le soir de la roulotte du SSV PQ, vis-à-vis sa port de service, obligeant les passants à traverser, d'autre part, un attroupement de personnes non masquées qui souvent n'appliquent pas la distanciation sociale, fument en groupe, etc. ;
- « DéTour inattendu » versus commerces de proximité : stationnement par les employé.e.s du Carnaval de Québec dans la zone de débarcadère de l'épicerie, etc.
- roulotte de la SSV PQ versus commerces de proximité : stationnement de la roulotte devant les commerces sur St-François Est et moteur qui tourne constamment, gaz d'échappement vis-à-vis de l'entrée des commerces, etc. ;

CONSIDÉRANT les circonstances de la pandémie de COVID-19 toujours en cours et les efforts de la santé publique afin de mitiger les risques de transmission ;

CONSIDÉRANT au moins un signalement connu (numéro 20210015487) de la situation à la Ville de Québec ;

SUR PROPOSITION DE M. Louis-H. Campagna, DUMENT APPUYÉ PAR Véronique Chabot

IL EST RÉSOLU QUE le Conseil de quartier Saint-Roch

affirme ou réaffirme son appui

- à la notion de mobilité durable, aux orientations conséquentes du Plan de mobilité durable de la Ville de Québec et, notamment, à l'entretien de tronçons piétons efficaces et adéquatement entretenus en toute saison
- à la notion de corridor scolaire pour les écoliers de l'École des Berges
- aux organismes du quartier qui viennent en aide aux clientèles dans le besoin
- aux commerces de proximité dans le quartier et à leur clientèle
- à l'animation ponctuelle et régulière des espaces publics du quartier, dans le respect du milieu et de sa qualité de vie
- aux efforts de la santé publique afin de mitiger les risques de transmission du COVID-19 ;

demande

- au conseiller municipal, M. Pierre-Luc Lachance, de bien vouloir obtenir la désignation précise actuelle du segment de la rue du Parvis entre les rues Saint-Joseph Est et Saint-François Est
- à la Ville de Québec de modifier, si requis, la désignation dudit segment de la rue du Parvis, de manière à la désigner *de jure* « voie piétonne quatre-saison », ou toutes autres désignation formelle dans cet esprit
- à la Ville de Québec de désigner *de jure* la rue du Parvis, en entier, un « corridor scolaire », soit de la rue du Prince-Édouard jusqu'à la rue Saint-Vallier Est
- plus généralement, à la Ville de Québec de repenser les aménagements et les usages sur et autour du parvis, de manière à tenir compte de l'ensemble des parties prenantes et afin de

réduire au minimum, voire, de résoudre les tensions ou conflits d'usage, ponctuels et chroniques ;

transmettra la présente résolution, pour fin de sensibilisation aux impacts sur la qualité de vie du quartier de la présence d'événements ponctuels tel « DéTour inattendu »

- au Bureau des grands événements de la Ville de Québec, qui a autorisé les plans de « DéTour inattendu »
- au Carnaval de Québec, qui a organisé « DéTour inattendu »
- à Loto-Québec, qui a commandité « DéTour inattendu »
- à la Fabrique de la paroisse Saint-Marie-de-l'Incarnation, qui est propriétaire du lieu.
- Société Saint-Vincent-de-Paul

Adoptée à l'unanimité.