

# Mobilité active dans le quartier de Saint-Sacrement

Mémoire présenté dans le cadre de la consultation publique portant  
sur la Vision de la mobilité active 2022-2026 de la Ville de Québec

Le 29 mars 2021

1	Introduction.....	1
2	Bref rappel de la mobilité et de la sécurité routière.....	2
2.1	Le réseau routier .....	2
2.2	Les sites accidentogènes .....	3
2.3	La mobilité active et l’intermodalité.....	6
3	Secteurs moins accessibles.....	8
4	Établissements, commerces et équipements moins accessibles.....	10
5	Améliorations de l’intermodalité .....	12
6	Barrières importantes.....	13
7	Zones d’inconfort.....	14
8	Conclusion .....	19
9	Contribution.....	20

## 1 Introduction

Depuis la réalisation de son [plan local de mobilité durable](#) par Accès transports viables et Mobili-T en 2015-2016 et même avant, le conseil de quartier de Saint-Sacrement s’est montré préoccupé par la mobilité active dans le quartier et la sécurité de tous les usagers de la route. Cette préoccupation est également ressortie dans le [mémoire](#) que le conseil a déposé dans le cadre de la [Stratégie de sécurité routière 2019-2024](#) de la Ville de Québec. À cette occasion, le conseil a été particulièrement sensible à la présence de sites accidentogènes sur son artère commerciale et près de son principal secteur d’emplois à proximité de l’hôpital Saint-Sacrement.

Le conseil souhaite faire dans le présent document un bilan de ses préoccupations en les organisant selon les grands thèmes suggérés par la Ville dans son guide pour la rédaction d'un mémoire : secteurs moins accessibles ; établissements, commerces et équipements moins accessibles ; améliorations de l'intermodalité ; barrières importantes. À cette liste, nous ajouterons les zones d'inconfort à la mobilité active dans le quartier. La plupart de ces dernières ont été reportées sur les [cartes interactives](#) que la Ville a mises à la disposition des citoyens pour ce faire.

Avant d'entrer dans le vif du sujet, nous ferons un bref rappel des principaux constats du plan local de mobilité durable et des derniers développements en matière de sécurité et de mobilité active dans le quartier à la suite des actions et suivis effectués par la Ville dans le cadre de sa [Stratégie de sécurité routière 2019-2024](#), de son programme particulier d'urbanisme Pôle Belvédère ([PPU Pôle Belvédère](#)) adopté en 2017 et de son [Plan directeur — Quartier Saint-Sacrement](#) qui date de 2001, mais dont beaucoup de constats et d'orientations sont encore d'actualité.

## **2 Bref rappel de la mobilité et de la sécurité routière dans le quartier**

### **2.1 Le réseau routier**

Pour les participants au sondage et aux groupes de discussion du [plan local de mobilité durable](#), les principales préoccupations concernaient la vitesse automobile perçue comme trop élevée sur l'ensemble du réseau routier du quartier, de même que le non-respect de la signalisation par les automobilistes. À cet effet, la limitation de la vitesse, des mesures d'apaisement de la circulation et l'aménagement de places publiques étaient ciblés comme des pistes de solution tout comme une campagne de sensibilisation auprès de tous les usagers du réseau.

Le conseil de quartier est heureux que la Ville ait apporté des solutions à ces préoccupations dans le cadre de sa [Stratégie de sécurité routière 2019-2024](#) en réduisant les limites de vitesse sur tout le territoire municipal, en intervenant sur les sites accidentogènes et en lançant un vaste programme de sensibilisation et de mobilisation à la sécurité routière.

La mobilisation à la sécurité routière se traduira plus spécifiquement dans le quartier par la réalisation de quatre projets soumis par le conseil de quartier de Saint-Sacrement, par le conseil d'établissement de l'École internationale de Saint-Sacrement, par l'Association des parents d'élèves du collège Stanislas ainsi que par le comité de parents de l'École oraliste de Québec. Tous ces projets ont en effet été acceptés dans le cadre du programme de mobilisation et ils bénéficieront chacun d'une subvention pouvant aller jusqu'à 3 000 \$. Nul doute que la sécurité est une préoccupation importante dans le quartier, particulièrement aux abords des zones scolaires.

La Ville a également annoncé qu'elle réduira les limites de vitesse sur tout son territoire. Cela se traduira concrètement dès 2021 par une réduction de la vitesse à 30 km/h sur toutes les rues résidentielles du quartier et par une réduction à 40 km/h sur les trois rues principales que sont

## Mobilité active dans le quartier de Saint-Sacrement

l'avenue Belvédère, l'avenue Holland et le boulevard de l'Entente. La signalisation de ces nouvelles limites de vitesse devrait être mise en place dans le quartier entre mai et juin prochains. La limite actuelle de 50 km/h est maintenue sur les artères majeures du chemin Sainte-Foy, du boulevard René-Lévesque, de l'avenue Saint-Sacrement et de la côte de la Pente-Douce, sauf devant les écoles primaires du chemin Sainte-Foy où la limite est de 30 km/h.

Le conseil de quartier déplore que le chemin Sainte-Foy, le boulevard René-Lévesque et la côte de la Pente-Douce demeurent à 50 km/h et que le boulevard de l'Entente ne soit pas à 30 km/h.

Les critères ayant servi à déterminer les limites sont la classification fonctionnelle du réseau routier, le nombre de voies, la largeur de l'emprise visuelle sans écran végétal, la longueur de la zone homogène, le type de milieu, la densité de l'activité humaine, la largeur de la surface de roulement et le nombre de bâtiments commerciaux. Dans sa vision zéro accident près des écoles, la Ville ajoute à ces critères celui de la présence d'un établissement scolaire. Autrement, pour espérer réduire la limite de vitesse, il faut agir sur les critères en ajoutant un écran végétal, en modifiant la largeur de la rue ou en brisant l'homogénéité de la zone. Autant de facteurs que la Ville prend en considération dans le [Programme des rues conviviales](#) qu'elle a mis de l'avant pour sécuriser certaines rues commerciales ou achalandées.

Alors que les artères commerciales des quartiers avoisinants sont rendues plus conviviales et sécuritaires grâce à ce programme et qu'elles se transforment à l'occasion en rues partagées à 20 km/h ce qui en fait de hauts lieux de mobilité active générateurs d'interactions sociales et commerciales, le quartier de Saint-Sacrement doit composer avec une artère commerciale maintenue à 50 km/h et des sites accidentogènes sur presque la totalité de son parcours. De même, le boulevard René-Lévesque et la côte de la Pente-Douce, tous deux à 50 km/h, comportent des sites accidentogènes qu'il faudrait corriger. Le boulevard de l'Entente quant à lui comporte une large section récréative et parascolaire de même qu'une chaussée désignée qui justifieraient d'y réduire davantage la limite de vitesse ou de la moduler en fonction de ces usages.

### 2.2 Les sites accidentogènes

Le concept de site accidentogène fait référence au fait qu'un endroit peut être de nature, par son usage, sa conception, son exploitation ou d'autres facteurs, à augmenter la probabilité de collisions entre les usagers de la route. Pour déterminer les sites accidentogènes du territoire municipal, la Ville a notamment utilisé les données des [rapports d'accidents](#) de la Société d'assurance automobile du Québec (SAAQ). Les données d'accidents survenus entre les années 2005 à 2017 inclusivement et impliquant des piétons ou des vélos ont été reportées sur la [Carte interactive des accidents avec piétons ou cyclistes](#) par Accès transports viables en 2018.

## Mobilité active dans le quartier de Saint-Sacrement

La Ville a produit à l'annexe 3 de sa [Stratégie de sécurité routière 2019-2024](#) une carte et une liste des 140 sites accidentogènes de son territoire sur lesquels elle compte intervenir d'ici 2024. Six d'entre eux se situent dans le quartier de Saint-Sacrement, cinq sur le chemin Sainte-Foy (n° 4, 31, 278, 335, 362) et un à l'intersection du boulevard René-Lévesque Ouest et de l'avenue Holland (n° 7). Le tronçon n° 335 situé sur le chemin Sainte-Foy s'étire sur le lien cyclable qui passe par l'avenue Calixa-Lavallée pour rejoindre la côte de la Pente-Douce.

Le tableau suivant présente le portrait des accidents piétons et cyclistes et des sites accidentogènes du quartier en les disposant par secteur soit l'artère commerciale du chemin Sainte-Foy, le secteur d'emplois de l'hôpital Saint-Sacrement incluant le lien cyclable qui se trouve à proximité et le tronçon du boulevard René-Lévesque qui traverse le quartier. Ce tableau inclut les trois accidents mortels impliquant des piétons survenus sur le chemin Sainte-Foy, à la hauteur de la rue Eymard en 2015, entre les avenues Marguerite-Bourgeoys et Père-Pelletier en 2016 et entre les avenues Joffre et Cardinal-Rouleau, face à l'hôpital Saint-Sacrement, en 2019. Les trois accidents impliquaient des personnes âgées de 64 ans et plus. Seul l'accident de 2015 est pris en considération dans les données de la SAAQ, celui de 2016 ayant été comptabilisé comme un accident grave. L'accident de 2019 a été ajouté dans le présent tableau pour mieux refléter le caractère accidentogène du chemin Sainte-Foy.

Dans son [plan d'intervention 2021](#) de sécurité routière, la Ville prévoit d'intervenir sur onze sites accidentogènes dont deux sont situés dans le quartier soit à l'intersection du chemin Sainte-Foy et de la rue Eymard (n° 4) et à l'intersection de l'avenue Calixa-Lavallée et de la côte de la Pente-Douce (n° 335 en partie). Les interventions porteront sur le fonctionnement des feux de circulation, l'assignation des voies, la signalisation et le marquage au sol. Les autres sites accidentogènes seront pris en considération dans les années 2022 à 2024.

La problématique du chemin Sainte-Foy n'est pas nouvelle. Le dernier [Plan directeur du quartier](#) rapportait en 2001 un achalandage accru aux heures de pointe entre les avenues Marguerite-Bourgeoys et Holland ce qui entravait la fluidité de la circulation et causait un débordement sur les rues résidentielles. Comme actions possibles, on pensait agir au niveau de la synchronisation des feux de circulation et du stationnement en bordure de rue. Vingt ans plus tard, en 2021, la problématique d'achalandage s'est intensifiée et pour cause. De nombreux projets immobiliers ont vu le jour dans le quartier, comme l'écoquartier de la Cité Verte, Cité Bellevue, Les Allées de Bellevue, le Gibraltar sans oublier les immeubles des quartiers avoisinants ce qui a accru le parc automobile et les allées et venues pour rejoindre les grands axes routiers en passant par l'avenue Saint-Sacrement. Une hausse de 10 % du trafic et des files d'attente est même envisagée dans un proche avenir, qu'il y ait ou non un tramway, comme le démontre [l'étude d'impact sur les déplacements](#) du Réseau structurant de transport en commun. La problématique ne se résoudra pas en un tour de main.

## Mobilité active dans le quartier de Saint-Sacrement

Portrait des accidents avec piétons cyclistes et des sites accidentogènes des principales artères du quartier de Saint-Sacrement												
Rue 1	Rue 2	Zone accidentogène	Nombre d'accidents	Avec piétons	Avec cyclistes	Accidents			Nombre de victimes	Âge des victimes		
						Mortels*	Graves	Légers		Entre 0 et 14 ans	Entre 15 et 64 ans	Plus de 65 ans
<b>Artère commerciale, 940 m, 7 intersections</b>												
Chemin Sainte-Foy, entre les avenues de de Vimy et Ernest-Gagnon (940 m, 7 intersections)	Avenue Marois (école)		2	2				2	2		2	
	Avenue de Vimy (école)		5	4	1		1	4	5		5	
	Entre Vimy / Eymard		1		1			1	1		1	
	Rue Eymard (école)	4	4	2	2	1 <sup>(2015)</sup>		3	4		4	
	Entre Eymard / Marguerite-Bourgeoys (école)	278	3		3			3	3		3	
	Avenue Marguerite-Bourgeoys (école)	278	4	2	2			4	4	1	3	
	Entre Marguerite-Bourgeoys / Père-Pelletier	278	5	2	3	1 <sup>(2016)</sup>		4	5		4	1
	Avenue-du-Père-Pelletier (église)	278	3	2	1			3	3	1	2	
Avenue Holland (église)	31	5	3	2			5	5		4	1	
Avenue Ernest-Gagnon	362	4	1	3			4	4		4		
<b>Total</b>	<b>7/7 intersections avec accidents</b>		<b>36</b>	<b>18</b>	<b>18</b>	<b>2</b>	<b>1</b>	<b>33</b>	<b>36</b>	<b>2</b>	<b>32</b>	<b>2</b>
<b>Secteur d'emplois près de l'hôpital Saint-Sacrement</b>												
Chemin Sainte-Foy, entre Monk et Chouinard (500 m, 7 intersections)	Avenue Monk		1	1				1	1		1	
	Avenue Joffre		4	4				2	2		4	
	Entre Joffre Cardinal-Rouleau (hôpital)					1 <sup>(2019)</sup>						
	Avenue du Cardinal-Rouleau (hôpital)		2	1	1			2	2		1	1
	Avenue du Cardinal-Bégin (hôpital)		10	10				2	8	10	8	2
	Entre Cardinal-Bégin / Calixa-Lavallée		1		1			1	1		1	
	Avenue Calixa-Lavallée	335	5	2	3			1	4	5	5	
Avenue Belvédère		5	3	2			1	4	5	5		
Avenue Chouinard (hors quartier)**		5	3	2			1	4	5	5		
Côte de la Pente-Douce et son lien cyclable vers la Basse-Ville (150 m, 3 intersections)	Avenue Calixa-Lavallée	335	4	1	3			4	4		4	
Avenue Belvédère	335	3	2	1				3	3		3	
Avenue Chouinard (hors quartier)**	335	8	4	4			1	7	8	7	1	
<b>Total</b>	<b>10/10 intersections avec accidents</b>		<b>48</b>	<b>31</b>	<b>17</b>	<b>1</b>	<b>9</b>	<b>39</b>	<b>48</b>	<b>4</b>	<b>44</b>	<b>4</b>
<b>Boulevard René-Lévesque Ouest, 1,8 km, 22 intersections</b>												
Boulevard René-Lévesque Ouest, entre les avenues Painchaud et Belvédère	Avenue Painchaud		3		3			3	3		3	
	Avenue Madeleine-De Verchères		1		1			1	1		1	
	Chemin Gomin		3		3			3	3		2	1
	Rue Gérard-Morisset		6	5	1			6	6	1	4	1
	rue Eymard		1		1			1	1	1		
	Avenue Marguerite-Bourgeoys		1		1			1	1		1	
	Avenue de la Châtellenie		1		1			1	1		1	
	Avenue de Montigny		1		1			1	1		1	
	Avenue Holland	7	14	6	8		1	13	14	1	12	1
	Avenue Louis-Fréchette (école)		3	1	2			3	3		3	
	Entre Joffre et Louis-Fréchette (école)		1	1				1	1	1		
	Avenue Joffre (2 écoles, bibliothèque)		3	2	1			3	3	2	1	
	Avenue Cardinal-Rouleau		1		1			1	1		1	
	Avenue Dessane		1		1			1	1		1	
	Avenue Calixa-Lavallée		5	4	1			5	5		4	1
Avenue Belvédère		5	4	1			5	5		4	1	
<b>Total</b>	<b>15/22 intersections avec accidents</b>		<b>50</b>	<b>23</b>	<b>27</b>		<b>1</b>	<b>49</b>	<b>50</b>	<b>6</b>	<b>39</b>	<b>5</b>

Sources: Annexe 3. Sites accidentogènes de la Stratégie de sécurité routière 2019-2024 et Carte interactive des accidents piétons et cyclistes d'Accès transports viables basée sur les données de la SAAQ, de 2005 à 2017 inclusivement.

\* Seul l'accident mortel de 2015 est rapporté sur la carte interactive. Celui de 2016 aurait dû être l'être. Celui de 2019 est ajouté dans ce tableau à titre indicatif.

\*\* L'avenue Chouinard fait partie des trois avenues débouchant sur le haut de la côte de la Pente-Douce. Elle a été incluse bien qu'elle soit située dans le quartier voisin de Montcalm.

À la suite du dépôt de son [mémoire](#) portant sur la stratégie de sécurité routière de la Ville, le conseil de quartier de Saint-Sacrement a adopté deux résolutions demandant à la Ville d'intervenir sur l'artère commerciale du chemin Sainte-Foy afin de la sécuriser et d'apaiser la circulation (voir le Rapport annuel 2020 qui sera rendu disponible en mai prochain sur le [site du conseil de quartier](#)).

En février 2020, le conseil réaffirmait le besoin d'une place conviviale (20-CA-08) et en décembre de la même année, il demandait de réduire la vitesse à 30 km/h non seulement sur les tronçons des deux écoles primaires du chemin Sainte-Foy, mais sur toute l'étendue de l'artère commerciale (20-CA-39).

## Mobilité active dans le quartier de Saint-Sacrement

En réponse à ces demandes, la Ville a réitéré qu'elle s'est engagée dans le [PPU Pôle Belvédère](#) à aménager une place publique en façade de l'église du Très-Saint-Sacrement dans un horizon de 5 ans (soit d'ici 2022 donc). Elle s'est également engagée, dans sa stratégie routière, à revoir la sécurité aux abords des écoles primaires. Elle a confirmé au conseil de quartier que lors de cette intervention, elle procédera à l'analyse de la sécurité de l'artère commerciale et que des mesures pourraient être implantées afin d'améliorer la sécurité pour l'ensemble des usagers. Dans son [plan d'intervention 2021](#), la Ville prévoit d'intervenir sur les cheminements scolaires de huit écoles primaires de l'arrondissement de La Cité-Limoilou, mais seuls l'Institut Saint-Joseph et l'École Oraliste de Québec sont concernés. L'analyse du caractère accidentogène du chemin Sainte-Foy devra donc attendre 2022, 2023 ou 2024, pour être réalisée. Devra-t-on attendre une année de plus et même davantage avant que les analyses ne soient faites et les mesures implantées ? Et de quelles mesures s'agira-t-il ? Peut-on se permettre d'attendre encore alors que la feuille de route du chemin Sainte-Foy parle d'elle-même ?

Avec autant de questions en suspens, le conseil ne peut, en bon gardien de la sécurité dans le quartier, que recommander la plus grande prudence à tous les usagers. N'oublions pas que si la configuration des lieux peut être à risque, les comportements peuvent l'être également et parmi ceux-ci, la distraction au volant demeure le plus fréquent et c'est celui qui, jumelé avec la vitesse, a le plus d'impact sur la gravité d'un traumatisme. Le comportement des piétons peut aussi être à risque et le [Plan directeur du quartier](#) prévoyait déjà dans ses orientations de 2001 de sensibiliser les piétons et notamment les personnes âgées à traverser les axes de circulation majeurs du quartier à l'endroit des traverses piétonnes (p. 59). Quand on sait que les traverses sont rares, qu'elles ne sont pas respectées, pas plus que les feux piétons d'ailleurs, et qu'il faut faire plusieurs dizaines de mètres supplémentaires pour y accéder, une telle recommandation est peu crédible.

Quoiqu'il en soit, on ne peut attendre la vision zéro accident 2040 de la Ville pour faire quelque chose dans un quartier comme celui de Saint-Sacrement qui s'est densifié au fil des ans et se densifie encore. Il faut agir dès maintenant et inciter la Ville à se pencher sur des solutions concrètes et musclées sans tarder. Trois accidents mortels en l'espace de cinq ans sur le chemin Sainte-Foy, c'est inadmissible.

### **2.3 La mobilité active et l'intermodalité**

Outre ces préoccupations quant à l'insécurité du réseau routier, les participants au sondage du plan local de mobilité durable ont mentionné le besoin de sécuriser et d'améliorer la perméabilité du réseau piétonnier, d'améliorer les déplacements cyclistes et l'intermodalité de même que l'accessibilité universelle. Comme pistes de solution, ils suggéraient l'ajout de sentiers piétonniers et des liens cyclables plus directs, une meilleure synchronisation des feux de circulation, la bonification des arrêts de bus et des aménagements facilitants pour les personnes à mobilité réduite.

## Mobilité active dans le quartier de Saint-Sacrement

Dans le cadre de sa [Stratégie de sécurité routière 2019-2024](#), la Ville a mis l'accent sur l'ajout et la réfection des trottoirs, l'ajout ou la mise à niveau des traverses piétonnes et des cheminements scolaires. Nous verrons plus loin que le quartier a des besoins concrets en trottoirs et traverses piétonnes et que les cheminements scolaires sont d'autant plus importants que certains traversent des secteurs accidentogènes.

Le [PPU Pôle Belvédère](#) propose plusieurs actions relatives à la mobilité active dans le quartier. Mentionnons l'aménagement d'une promenade continue en bordure du coteau Sainte-Geneviève qui reliera le parc des Braves, la Cité Verte et le parc Holland en passant par le terrain de l'hôpital Saint-Sacrement ainsi que le réaménagement de l'avenue Joffre de manière à y créer un lien cyclable entre la basse-ville et la haute-ville qui raccorderait le lien de la côte de la Pente-Douce à celui qui est projeté sur la Grande Allée Ouest. Ce lien passerait lui aussi derrière l'hôpital Saint-Sacrement. La Ville envisage également de synchroniser les feux de circulation sur le boulevard René-Lévesque, d'aménager une place publique dans le secteur de l'avenue Belvédère, d'ajouter du mobilier urbain sur les parcours piétonniers, d'améliorer les liens piétonniers du chemin Sainte-Foy et ceux reliant la Cité Verte à l'avenue Monk en plus d'améliorer les aires d'attente intermodales du boulevard René-Lévesque.

Le [Plan directeur du quartier](#) prévoyait quant à lui de raccorder le lien cyclable du chemin Saint-Louis au corridor Père-Marquette en passant par l'avenue Marguerite-Bourgeoys. Ce lien a été créé en 2020 et une ouverture dans le terre-plein du boulevard Laurier a été aménagée pour accéder à l'avenue Marguerite-Bourgeoys en provenance de l'ouest.

Le plan prévoyait également de rendre plus attrayantes et conviviales les avenues Marguerite-Bourgeoys et Holland notamment en revoyant le type d'éclairage, la largeur des trottoirs et les plantations. Des travaux ont certes été faits, mais l'avenue Marguerite-Bourgeoys demeure toujours peu attrayante. La rue ne s'est pas qualifiée au [Programme des rues conviviales](#) alors qu'elle en aurait bien besoin. En attendant, un nouveau destin routier se prépare peut-être pour elle puisque le projet du Réseau structurant de transport en commun envisage de la jumeler à l'avenue Holland pour écouler le flux routier après l'implantation du tramway. Il y a fort à parier que ce transfert de charge aura une incidence sur la circulation locale. On pense notamment aux traverses piétonnes qui ne sont pas respectées sur l'avenue Marguerite-Bourgeoys à la hauteur de la rue Barrin, de la rue Frontenac et du boulevard de l'Entente, et à la congestion qui s'accroîtra inévitablement sur le boulevard de l'Entente juste en face du très fréquenté Centre des loisirs et du parc Saint-Sacrement. Accéder à l'avenue Saint-Sacrement à partir du boulevard de l'Entente relevant déjà de la haute voltige, on n'ose imaginer ce que cela deviendra. Plusieurs résidents du quartier planifient déjà leurs déplacements pour éviter le secteur de la fin des cours jusqu'à 18 h.

L'aménagement du tramway viendra pour sa part modifier la donne sur l'ensemble du boulevard René-Lévesque Ouest. Quatorze passages piétonniers et des passages cyclistes seront aménagés dans le

quartier de Saint-Sacrement pour permettre la traversée du boulevard. Mentionnons finalement que le conseil de quartier s'est montré en faveur du maintien d'une station intermodale à l'intersection de la rue Gérard-Morisset, mais que le bureau de projet du réseau structurant s'est plutôt prononcé pour son déplacement à l'intersection de l'avenue Painchaud ce qui priverait les nombreux usagers de la station qui les dessert actuellement.

Nul doute que le quartier de Saint-Sacrement a bien besoin des nouveaux aménagements et des interventions prévues par la Ville au cours des prochaines années et que ses résidents souhaitent avoir leur mot à dire dans le choix des solutions.

Après ce survol, nous énumérons ci-après les endroits où des efforts devraient être consentis pour rehausser la qualité de la mobilité active dans le quartier de Saint-Sacrement. Certains sont réalistes, d'autres sont presque utopiques, mais qui sait la technologie évolue et surtout, la Ville n'arrête pas de se transformer pour un mieux-être collectif et durable.

### 3 Secteurs moins accessibles

#### 1. La basse-ville à vélo

La basse-ville est accessible à vélo par le lien cyclable de la côte de la Pente-Douce et de l'avenue Calixa-Lavallée, mais il se trouve sur un site accidentogène (no 335) que la Ville se propose d'analyser et d'améliorer au moins à l'intersection des deux voies. La Ville se propose également de prolonger ce lien vers l'ouest en passant derrière l'hôpital Saint-Sacrement pour rejoindre l'avenue Joffre.

Le lien de la côte de la Pente-Douce permet d'accéder à la rue Marie-de-l'Incarnation dans la basse-ville et de rejoindre la piste de la Rivière Saint-Charles, mais d'autres liens seraient souhaités. En fait, toutes les côtes qui relient la haute et la basse-ville devraient permettre le passage sécurisé des cyclistes au moyen de corridors séparés.

De manière plus précise, on pense par exemple à l'avenue Marguerite-Bourgeoys qui traverse le quartier de Saint-Sacrement du nord au sud et qui permettrait de rejoindre la basse-ville en passant par le boulevard de l'Entente et l'avenue Saint-Sacrement. Ce trajet permettrait de relier la Promenade du coteau Sainte-Geneviève au [Sentier de la falaise de Sillery](#) en passant par le chemin Saint-Louis, deux destinations qui seront très prisées pour la mobilité active dans les prochaines années. La forte pente de l'avenue Saint-Sacrement pourrait ne plus être un obstacle pour les cyclistes munis de vélos électriques.

Un autre lien vers la basse-ville pourrait être créé dans le coteau Sainte-Geneviève lui-même en empruntant ce qui semble être un ancien chemin de cultivateur reliant en oblique les hauteurs de l'avenue des Jésuites au stationnement situé derrière l'édifice de Revenu Québec, sur le boulevard

## Mobilité active dans le quartier de Saint-Sacrement

Charest (dans la zone 9 sur la carte du [Coteau Sainte-Geneviève, secteur Saint-Sacrement, Site 1-04](#)). Ce lien permettrait d'accéder à la Promenade du coteau Sainte-Geneviève depuis la basse-ville à un endroit où les possibilités de stationnement sont plus nombreuses que dans le quartier de Saint-Sacrement lui-même.



Des liens mécaniques ont également été proposés par un résidant du quartier dans un [mémoire](#) déposé en 2017 lors de la consultation publique sur le PPU Pôle Belvédère. Prévues dans le projet de tramway, les deux remontées mécaniques qui devaient se situer l'une au Cégep Garneau et l'autre sur l'avenue Joffre ont malheureusement été abandonnées par la suite. À défaut de remontées mécaniques, un escalier à l'extrémité de l'avenue Baillargé serait souhaité pour accéder au Cégep depuis la basse-ville.

## 2. Les ruelles du quartier

Les ruelles qui subsistent encore dans le quartier sont principalement situées de part et d'autre de l'avenue Marguerite-Bourgeois. La ruelle Garnier est asphaltée et sert de lien piétonnier pour accéder au parc Saint-Sacrement. Parmi les autres, quelques-unes sont encore accessibles, mais elles ne sont pas aménagées pour la marche alors qu'elles pourraient être très attrayantes.

Le projet de favoriser l'aménagement des ruelles du quartier faisait partie des orientations du [Plan directeur du quartier](#) en 2001 (page 57). La plupart des ruelles sont de propriété privée ou municipale. Des ententes seraient nécessaires entre les riverains et les propriétaires pour aménager des espaces conviviaux et sécuritaires. Dans la foulée du projet-pilote d'aménagement des ruelles de Limoilou, un programme de [revitalisation des ruelles de l'arrondissement de La Cité-Limoilou](#) (autres que celles de Limoilou) a été mis en place par la Ville. Le quartier de Saint-Sacrement gagnerait beaucoup à voir se réaliser des projets dans le cadre de ce programme.

## 3. Le coteau Sainte-Geneviève

Le conseil de quartier est heureux que l'aménagement de la Promenade du coteau Sainte-Geneviève se poursuive en 2021 dans le quartier de Saint-Sacrement. Le coteau se prolonge en direction ouest au-delà de l'avenue Saint-Sacrement, derrière le parc Saint-Sacrement et le Cégep Garneau et même au-delà. Il serait intéressant que la promenade se poursuive également dans cette direction et mette en valeur le caractère sauvage et abrupt du coteau, ses percées visuelles sur la rivière Saint-Charles et les Laurentides ainsi que le parc Saint-Sacrement et l'arboretum du Père Sirard comme il est mentionné dans le répertoire des milieux naturels d'intérêt de l'arrondissement de La Cité-Limoilou ([Coteau Sainte-Geneviève, secteur Saint-Sacrement, Site 1-04](#)). La protection et la mise en valeur du boisé privé que représente l'arboretum à l'angle de l'avenue Saint-Sacrement et du boulevard de l'Entente faisaient partie du plan directeur du quartier il y a 20 ans déjà. Le boisé a encore pris davantage de valeur depuis ce temps.

# 4 Établissements, commerces et équipements moins accessibles

## 4. Les commerces situés à l'est de l'avenue Saint-Sacrement

La zone commerciale située à l'est de l'avenue Saint-Sacrement, dans le quartier de Saint-Sauveur, est accessible à pied pour les résidents du quartier de Saint-Sacrement et les trottoirs sont en excellent état puisqu'ils ont été refaits récemment. On peut toutefois déplorer qu'il n'existe pas d'accès piétonnier dans le talus pour faciliter l'accès aux commerces qui sont adossés au coteau Sainte-Geneviève comme le Dollarama. Actuellement, beaucoup de gens passent par le talus malgré sa forte pente. Une traverse piétonne pourrait également faciliter la traversée de l'avenue Saint-Sacrement à la hauteur de l'escalier.

### **5. Les commerces et établissements du chemin Sainte-Foy et du boulevard René-Lévesque**

Le portrait des accidents piétons cyclistes montre que le chemin Sainte-Foy et le boulevard René-Lévesque sont empruntés par les cyclistes pour rejoindre les commerces, les hôpitaux et les établissements qui s'y trouvent et qu'ils le font à leur risque. Il peut être approprié d'utiliser le corridor Père-Marquette, mais il faut le quitter à un moment ou à un autre pour atteindre sa destination. De maintenir une distance sécuritaire par rapport aux cyclistes est déjà un pas en avant. De faciliter la cohabitation des piétons, des cyclistes et des automobilistes sans privilégier l'un au détriment des autres est cependant un autre grand pas à franchir. Faciliter la mobilité des cyclistes pour le travail, le sport, les commissions ne devrait pas être un rêve inaccessible.

### **6. Le parc Saint-Sacrement et le Centre des loisirs du boulevard de l'Entente**

Le lien cyclable actuel du corridor Père-Marquette qui rejoint le Cégep Garneau ne permet pas de se rendre au parc et au Centre de loisirs Saint-Sacrement sur le boulevard de l'Entente. En effet, le lien bifurque vers l'ouest au débouché de la rue Eymard alors que le parc et le centre se trouvent à l'est, à la hauteur de l'avenue Marguerite-Bourgeoys. En fait, c'est cette dernière avenue qui serait la plus appropriée pour rejoindre l'entrée principale du parc.

### **7. Le YWCA et l'entrée sud du parc Holland à la hauteur de la rue Barrin**

La traversée de l'avenue Holland ne se fait pas sans difficulté à la hauteur de la rue Barrin pour ceux qui veulent accéder à l'entrée sud du parc Holland ou à l'entrée du YWCA. Le YWCA est fréquenté pour ses activités sportives, sa piscine, sa librairie, sa boutique de vêtements et son service d'hébergement. Il y a une traversée piétonne à la hauteur de la rue de Longueuil, mais elle donne sur l'arrière du YWCA. Pour ceux qui viennent du nord ou de l'ouest du quartier, il faut faire un détour de 160 mètres pour s'y rendre et ensuite revenir à l'entrée du YWCA alors qu'il suffirait de traverser l'avenue Holland depuis la rue Barrin.

Cette traversée est aussi utilisée par ceux et celles qui veulent prendre le raccourci des stationnements du YWCA et du Samuel-Holland pour rejoindre le corridor Père-Marquette ou le Collège Saint-Charles-Garnier et la bibliothèque du Collège des Jésuites.

### **8. Le Collège Stanislas et le Centre des loisirs Saint-Sacrement sur l'avenue de Vimy**

Il n'y a actuellement pas de trottoir du côté ouest de l'avenue de Vimy là où se trouvent l'école primaire du Collège Stanislas et les locaux du Centre des loisirs Saint-Sacrement. Il n'y a pas non plus d'accès piéton direct pour accéder à l'entrée du Centre des loisirs. Les usagers du centre qui viennent à pied doivent passer par l'entrée du stationnement où ils sont en concurrence avec les usagers qui viennent en auto. Ils arrivent et partent en même temps selon l'horaire des activités. Le Centre des loisirs offre également une salle de psychomotricité et des activités pour enfants et

plusieurs de ceux qui les utilisent viennent à pied. Un meilleur aménagement des accès et des trottoirs ne serait pas un luxe en plus d'être beaucoup plus sécuritaire.

#### **9. L'arboretum du Père Sirard sur le boulevard de l'Entente**

Il n'y a actuellement pas de trottoirs ni sur le boulevard de l'Entente ni sur l'avenue Saint-Sacrement qui permettent de s'approcher de l'arboretum du Père Sirard et d'en observer d'un peu plus près les diverses espèces d'intérêt. La présence d'un stationnement sur rue non réglementé et très fréquenté du côté sud du boulevard de l'Entente et le trafic des heures de pointe rendent impossible une approche sécuritaire du boisé à des fins d'observation.

## **5 Améliorations de l'intermodalité**

#### **10. Le maintien de la station Gérard-Morisset**

Dans un mémoire présenté au Bureau des audiences publiques en environnement du Québec (BAPE) sur le projet de construction d'un tramway à Québec, des résidents et des usagers du transport en commun ont plaidé en faveur du maintien de la station Gérard-Morisset sur le futur tracé du tramway. Plutôt que de convertir la station qui dessert actuellement le métrobus à l'angle de la rue Gérard-Morisset et du boulevard René-Lévesque, le Réseau structurant de transport en commun projette d'établir une nouvelle station 250 mètres plus à l'ouest, la station Maguire, à l'angle des avenues Painchaud/Maguire et du boulevard René-Lévesque Ouest.

L'actuelle station Gérard-Morisset est en relation avec deux axes de mobilité active, l'un qui passe par le lien piétonnier menant à l'avenue Jacques-Rousseau dans le quartier de Sillery et l'autre qui passe par Cité Bellevue et le parc Notre-Dame-De-Bellevue et qui mène au Cégep Garneau par l'avenue de Vimy. Tous les usagers desservis par ces deux axes de mobilité devront éventuellement revoir leur trajet pour se rendre aux autres stations les plus proches, Holland à l'est et Maguire à l'ouest. Pour les résidents des 435 unités d'habitation de Cité Bellevue et des 340 places de La Champenoise située à quelque 100 mètres de la station Gérard-Morisset, il s'agira d'une perte qui affectera considérablement leur mobilité.

#### **11. Nouveau parcours sur le chemin Sainte-Foy**

Déjà bien desservi par des parcours d'autobus gravitant autour des pôles d'emplois et des établissements scolaires, le quartier de Saint-Sacrement bénéficiera prochainement de nouveaux parcours dont un express 805. Pour certains résidents, le chemin Sainte-Foy pourrait être qualifié d'« autoburoute » tellement les autobus y sont nombreux.

## 6 Barrières importantes

### 12. L'imperméabilité du terrain de l'hôpital du Saint-Sacrement pour la marche et le vélo

Le terrain de l'hôpital du Saint-Sacrement se prête mal à la marche et au vélo bien qu'il soit souvent utilisé comme un raccourci pour passer de la sortie sud-ouest du stationnement situé sur le chemin Sainte-Foy à la sortie nord-est du stationnement sur la côte de La Pente-Douce où plus particulièrement, il n'y a pas d'aménagement près des guérites pour laisser passer piétons et cyclistes. Heureusement, la Ville a comme projet de faire passer la Promenade du coteau Sainte-Geneviève et une piste cyclable sur le terrain de l'hôpital ce qui est attendu avec impatience.

### 13. Le manque d'attrait de l'avenue Marguerite-Bourgeoys pour la mobilité active

L'avenue Marguerite-Bourgeoys se prêterait bien par sa largeur et sa situation centrale dans le quartier à un aménagement plus attrayant et convivial pour la marche, le vélo, et surtout pour les cheminements scolaires et l'accès au parc Saint-Sacrement. Peu de choses ont été faites depuis le plan directeur de 2001 qui prévoyait de la requalifier. Dans une certaine mesure, l'avenue demeure une barrière à la mobilité active.

De plus, le terrain vacant et inaccessible localisé à l'angle du chemin Sainte-Foy, site d'une ancienne station-service qui a été décontaminé, n'a pas encore trouvé preneur et laisse tout un chacun dans l'expectative quant au devenir de ce tronçon important de l'artère commerciale.

### 14. Le manque d'attrait de l'escalier Joffre

Le manque d'attrait de l'escalier Joffre et de son environnement, en haut sur l'avenue Joffre comme en bas, sur le boulevard Charest en rebute plusieurs. L'escalier n'est pas très évident dans le paysage et n'est pas invitant du tout au premier abord. Heureusement, le réaménagement de l'avenue Joffre en axe de mobilité active et lien cyclable prévu au [PPU Pôle Belvédère](#) pourra changer la donne dans un avenir rapproché.

### **15. L'imperméabilité du terrain du Collège Saint-Charles-Garnier**

Malheureusement pour les piétons et les cyclistes, il n'est plus possible d'emprunter le raccourci improvisé qui passait derrière le collège Saint-Charles-Garnier et qui permettait de relier quasi en ligne droite les deux sections du corridor Père-Marquette qui se trouvent de part et d'autre du collège. En effet, depuis le réaménagement du stationnement du collège, le raccourci n'est plus accessible. Il faut contourner le collège par l'avenue Sir-Adolphe-Routhier, la rue Raymond-Casgrain et l'avenue Cardinal-Rouleau avant de revenir sur le corridor Père-Marquette proprement dit, et ce, avec les risques d'emportierage d'un lien cyclable qui longe le stationnement sur rue.

### **16. L'imperméabilité de Cité Bellevue**

Étant donné son plan rectangulaire, Cité Bellevue sur la rue Gérard-Morisset ne permet pas un lien piétonnier direct entre le parc Notre-Dame-de-Bellevue et la section de la rue Gérard-Morisset qui mène au boulevard René-Lévesque Ouest. Les piétons doivent faire un détour de 400 mètres pour contourner le 970, rue Gérard-Morisset. Cet axe de mobilité est utilisé par les gens qui veulent rejoindre le boulevard René-Lévesque Ouest, la station métrobus Gérard-Morisset ou le quartier de Sillery en passant par le lien piétonnier qui mène à l'avenue Joseph-Rousseau. C'est un axe de mobilité intéressant parce que le parc Notre-Dame-de-Bellevue est magnifique et Cité Bellevue également avec ses beaux édifices et sa végétation diversifiée.

## **7 Zones d'inconfort**

### **17. Le caractère accidentogène de l'artère commerciale du chemin Sainte-Foy**

Le caractère accidentogène de l'artère commerciale du chemin Sainte-Foy rend la cohabitation des piétons, des vélos et des autos hasardeuse comme le montre le portrait des accidents piétons et cyclistes des principales artères du quartier.

Une circulation de transit aux heures de pointe alors que tout le monde est stressé et pressé de se rendre au travail ou à la maison est certainement moins sensible et respectueuse du bien-être d'un quartier qu'une circulation locale fondée sur le bon voisinage. Personne en effet ne voudrait être responsable d'avoir heurté et blessé gravement un enfant, un parent, une grand-mère de son voisinage. On en veut pour preuve le portrait des accidents piétons et cyclistes sur d'autres artères commerciales comme le montre le tableau de la page suivante.

L'artère ayant la meilleure fiche est sans conteste l'avenue Maguire avec 12 accidents. L'étroitesse de l'avenue dans sa partie commerciale de même que son 30 km/h y sont certainement pour quelque chose. On pourrait dire que les conducteurs tout comme les piétons et les cyclistes y font preuve de prudence et de civisme les uns envers les autres.

## Mobilité active dans le quartier de Saint-Sacrement

L'avenue Cartier compte pour sa part, sur une distance deux fois moindre, 24 accidents soit deux fois plus que sur l'avenue Maguire. On ne sait si la vitesse est en cause, mais la limite actuelle à 50 km/h est plus élevée que sur l'avenue Maguire. Cette limite sera modifiée en 2021 pour un 30 km/h à l'instar de l'avenue Maguire.

Portrait comparé des accidents avec piétons et cyclistes sur des artères commerciales												
Artères commerciales	Quartiers	Longueur en km	Vitesse maximale en km/h (2019)	Nombre de zones accidentogènes	Nombre d'intersections	Nombre d'intersections accidentées	Nombre de tronçons accidentés	Nombre d'accidents et de victimes	Avec piétons	Avec cyclistes	Accidents mortels	Accidents graves
Avenue Maguire	Sillery	1,0	30		10	5	1	12	5	7		
Avenue Cartier	Montcalm	0,5	50		8	6		24	17	7		1
Chemin Sainte-Foy	Saint-Sacrement	0,9	50	4	7	7	3	36	18	18	2	1
Rue Saint-Jean	Saint-Jean-Baptiste	1,1	50	1	13	5	5	41	32	9		3
3 <sup>e</sup> Avenue	Limoilou	1,1	50		14	8	2	57	21	36		4

Sources: Annexe 3. Sites accidentogènes de la Stratégie de sécurité routière 2019-2024 et Carte interactive des accidents piétons et cyclistes d'Accès transports viables basée sur les données de la SAAQ, de 2005 à 2017 inclusivement.

La rue Saint-Jean de même que la 3<sup>e</sup> avenue sont des artères de transit comme le chemin Sainte-Foy qui affichent de 3 à presque 5 fois plus d'accidents que sur l'avenue Maguire sur une distance similaire. Là aussi, la limite de vitesse est plus élevée, à 50 km/h. En comparaison, le caractère accidentogène du chemin Sainte-Foy ressort nettement avec ses quatre sites accidentogènes, ses deux accidents mortels et toutes ses intersections accidentées. Le chemin Sainte-Foy se compare à la 3<sup>e</sup> avenue pour ce qui est de la présence des cyclistes dans le décompte, bien que la 3<sup>e</sup> avenue se démarque davantage du fait de la proximité de la piste cyclable de la rivière Saint-Charles. Reflet de cette situation, la 3<sup>e</sup> avenue a été dotée d'un lien cyclable en 2019.

Fait à remarquer, les nouvelles limites de vitesse sur la rue Saint-Jean, dans le quartier de Saint-Jean-Baptiste, et sur la 3<sup>e</sup> Avenue passeront à 40 km/h en 2021 tandis que le chemin Sainte-Foy, pourtant l'artère la plus accidentogène, conservera sa limite de 50 km/h.

### 18. Le secteur d'emplois du chemin Sainte-Foy près de l'hôpital Saint-Sacrement et le lien cyclable vers la basse-ville.

Le secteur d'emplois du chemin Sainte-Foy près de l'hôpital Saint-Sacrement présente également un caractère accidentogène sur son tronçon Calixa-Lavallée/côte de la Pente-Douce (no 335) comme le montre le portrait des accidents piétons et cyclistes des principales artères du quartier. Ce secteur compte outre l'hôpital, plusieurs édifices gouvernementaux à l'angle des avenues

## Mobilité active dans le quartier de Saint-Sacrement

Belvédère, Calixa-Lavallée et Joffre ainsi qu'une clinique qui jouxte l'entrée du stationnement de l'hôpital.

Ce sont les intersections qui desservent des stations intermodales sur le chemin Sainte-Foy qui comptent pour la moitié des accidents du secteur, au coin des avenues Belvédère, Calixa-Lavallée, du Cardinal-Bégin et Joffre (24 des 48 accidents). L'autre tronçon le plus accidenté croise l'entrée/sortie du stationnement nord-est de l'hôpital sur la côte de la Pente-Douce (15 des 48 accidents). L'accident mortel impliquant un piéton est survenu en 2019 sur le chemin Sainte-Foy, à la hauteur de la sortie sud-ouest du stationnement de l'hôpital, entre les avenues Joffre et Cardinal-Rouleau.

Une traverse piétonne agrémentée d'un feu de signalisation a été installée entre l'avenue Cardinal-Rouleau et l'avenue du Cardinal-Bégin pour faciliter l'accès piétonnier au terrain de l'hôpital. On ignore à quel moment cela s'est fait, mais elle contribue certainement à diriger les piétons vers un secteur moins à risque. Certains conducteurs font toutefois remarquer que cette traverse n'est pas prévisible parce qu'elle se situe entre deux intersections.

On pourrait penser que le bilan accidentel à proximité de l'hôpital Saint-Sacrement est exceptionnellement élevé, mais il se compare à celui de l'hôpital Saint-François d'Assise situé sur la 1<sup>re</sup> avenue dans le quartier de Limoilou comme le montre le tableau suivant.

Portrait comparé des accidents avec piétons et cyclistes près de deux hôpitaux												
Hôpital	Quadrilatère*	Longueur en km	Vitesse maximale en km/h (2019)	Nombre de zones accidentogènes	Nombre d'intersections	Nombre d'intersections accidentées	Nombre de tronçons accidentés	Nombre d'accidents et de victimes	Avec piétons	Avec cyclistes	Accidents mortels	Accidents graves
Saint-Sacrement	Chemin Sainte-Foy, avenue Joffre, avenue Chouinard**, côte de la Pente-Douce	1,3	50	1	12	10	2	48	31	17	1	9
Saint-François d'Assise	1 <sup>re</sup> Avenue, Avenue Eugène-Lamontagne, Avenue d'Assise, Rue Royal-Roussillon	1,2	50	2	16	10	3	42	28	14		3

Sources: *Annexe 3. Sites accidentogènes de la Stratégie de sécurité routière 2019-2024* et *Carte interactive des accidents piétons et cyclistes* d'Accès transports viables basée sur les données de la SAAQ, de 2005 à 2017 inclusivement.

\* Le quadrilatère excède le terrain de l'hôpital proprement dit et comprend une ou deux rues avoisinantes à partir desquelles on peut accéder à l'hôpital.

\*\* L'avenue Chouinard fait partie des trois avenues débouchant sur le haut de la côte de la Pente-Douce. Elle a été incluse bien qu'elle soit située dans le quartier voisin de Montcalm.

## Mobilité active dans le quartier de Saint-Sacrement

Une quarantaine d'accidents ont été rapportés dans les deux secteurs, pour deux tiers piétons, un tiers cyclistes. Le secteur de l'hôpital Saint-Sacrement se démarque pour la gravité des accidents (9 contre 3) et pour un accident mortel survenu en face même de l'hôpital. La majorité des accidents à proximité de l'hôpital Saint-François d'Assise l'ont également été à l'intersection desservie par une station intermodale au coin de la 1<sup>re</sup> avenue et de l'avenue Eugène-Lamontagne/18<sup>e</sup> rue (21 des 42 accidents).

### 19. Feux piétons trop longs ou non respectés

- À l'intersection du boulevard René-Lévesque Ouest et de la rue Gérard-Morisset ainsi que de l'avenue Calixa-Lavallée.
- À l'intersection du chemin Sainte-Foy et de l'avenue Holland/Saint-Sacrement, de l'avenue Marguerite-Bourgeoys ainsi que de la rue Eymard.

### 20. Non-respect des traverses piétonnes

- Sur l'avenue Marguerite-Bourgeoys à toutes les intersections sauf à la hauteur de la rue de Callières où un aménagement facilite le passage de tous les usagers.
- Sur l'avenue Holland, à l'intersection de la rue de Longueuil.
- Sur l'avenue Joffre à l'intersection de l'avenue Père-Marquette, dans une zone scolaire.
- Sur le boulevard de l'Entente, à l'intersection de la ruelle Garnier, dans une zone récréative.

### 21. Absence de traverses ou de feux piétons

- Sur le chemin Sainte-Foy à la sortie de la rue privée qui fait face à l'avenue Marois, à l'ouest du Collège Stanislas.
- Sur le boulevard de l'Entente, à l'intersection de l'avenue Marguerite-Bourgeoys, dans une zone récréative et parascolaire.
- Sur le boulevard de l'Entente, devant l'entrée ouest du parc (à la hauteur du 1445).
- Sur la rue Eymard, sur les quatre segments de l'intersection avec la rue Frontenac plutôt que sur un seul segment, dans une zone scolaire.

### 22. Absence de trottoirs

- Sur l'avenue de Vimy, du côté ouest, dans une zone scolaire primaire (Collège Stanislas) et dans une zone récréative (Centre de loisirs Saint-Sacrement). Ce problème pourrait être réglé par l'ajout de trottoirs prévu dans la [Stratégie de sécurité routière 2019-2024](#).
- À l'extrémité est du boulevard de l'Entente, de la ruelle Garnier jusqu'à l'avenue Saint-Sacrement et de là, jusqu'au trottoir qui longe l'église du Très-Saint-Sacrement. Le trottoir permettrait de se rapprocher de l'Arboretum du Père Sirard pour en apprécier la qualité et

## Mobilité active dans le quartier de Saint-Sacrement

la diversité des espèces. (En lien avec la poursuite de l'aménagement de la Promenade du coteau Sainte-Geneviève vers l'ouest). À défaut de prolonger le trottoir du côté ouest de l'avenue Saint-Sacrement, on pourrait indiquer qu'il s'agit d'un cul-de-sac pour éviter que les piétons ne s'y retrouvent coincés.

- À l'extrémité ouest du boulevard de l'Entente, en face du Pavillon Jean-Baptiste-Cloutier du Cégep Garneau, entre la rue Baillargé et l'avenue Émile-Côté.
- Sur les rues Louis-Jetté, Hocquart, Richer ainsi que sur l'avenue Émile-Côté, à proximité du Cégep Garneau.

### **23. Entrée et sortie de stationnement**

- Entrée et sortie du stationnement du Provigo sur le boulevard René-Lévesque Ouest.
- Entrée et sortie du stationnement près des établissements bancaires sur le chemin Sainte-Foy et sur la rue Marie-Rollet.
- Sortie du stationnement ouest des condominium Bonne Entente sur le boulevard de l'Entente, en face de la rue Eymard, où plusieurs conducteurs se croient dispensés de faire un arrêt parce qu'il n'y a pas de panneau les invitant à le faire.
- Sortie de l'hôpital Saint-Sacrement sur la côte de la Pente-Douce où il n'y a pas d'aménagement près des guérites pour laisser passer piéton et cycliste.

### **24. Confusion ou cohabitation difficile**

- La piste cyclable Bellevue à l'intersection du chemin Sainte-Foy et de l'avenue de Vimy où les cyclistes et les automobilistes se voient difficilement. Un prolongement du lien cyclable du côté ouest de l'avenue de Vimy faciliterait les déplacements des cyclistes qui se dirigent vers le sud.
- Le lien cyclable de la rue Eymard à l'intersection du chemin Sainte-Foy (site accidentogène n° 4).
- Le lien cyclable de la côte de la Pente-Douce et les intersections des avenues Calixa-Lavallée, Belvédère et Chouinard (site accidentogène n° 335).
- Sur la rue Frontenac, lors des entrées et sorties scolaires et lorsque des véhicules de livraison accèdent au commerce situé à l'angle de l'avenue Marguerite-Bourgeoys.
- Sur le côté nord du boulevard de l'Entente, à la station intermodale de l'avenue Marois, où les files d'attente d'autobus masquent le panneau d'arrêt et la chaussée désignée et créent de la confusion pour les piétons, les cyclistes et les automobilistes.

### **25. Améliorations possibles**

- Dans le parc Samuel-Holland, il serait intéressant qu'un tracé direct mène du coin nord-ouest du parc au coin sud-est pour faciliter le déplacement en diagonale.

## Mobilité active dans le quartier de Saint-Sacrement

- Bien que le parc Saint-Sacrement ait été nettement amélioré ces dernières années, d'autres aménagements seraient souhaités pour en bonifier l'attractivité : ajout de **jeux d'eau** pour permettre aux nombreux enfants qui fréquentent le parc de se rafraîchir au cœur de l'été ;
- modification des **abreuvoirs** pour permettre également aux animaux tenus en laisse de s'abreuver ;
- ajout d'une **douche extérieure** près de la piscine pour permettre de se rincer et de rincer son équipement au sortir des bassins d'eau chlorée ;
- installation d'un **mini parc canin** dans l'angle nord-ouest du parc là où les pentes sont fortes ;
- dans le même secteur, près des bancs disposés en arc de cercle, refaire la **percée visuelle** qui existait avant que les arbres du coteau Sainte-Geneviève ne l'obstruent complètement ;
- prolongement du sentier asphalté dans l'angle nord-est du parc, le long de la clôture et sur tout le pourtour de l'aire de planche à roulettes pour agrandir l'aire de jogging et de promenade canine de manière à faire le tour complet du parc ;
- modification des surfaces asphaltées pour en faire des **surfaces de patins à roues alignées** ; ajout de tables à pique-nique dans l'angle sud-ouest ainsi que dans l'angle nord-est du parc ;
- pour les activités hivernales, rehaussement de la pente à l'entrée sud-ouest du parc pour améliorer **l'aire de glisse** ;
- pendant l'hiver également, **élargissement des zones de protection** à chaque extrémité de la patinoire pour le hockey afin d'éviter que des rondelles perdues ne frappent les enfants qui font usage de la surface glacée du côté est de la patinoire et de l'aire de glisse du côté ouest. Chaque année, une vingtaine de rondelles sont retrouvées disséminées aux extrémités de la patinoire. Il suffit d'une seule reçue sur la tête pour créer une commotion.

## 8 Conclusion

Le conseil de quartier de Saint-Sacrement est heureux des changements initiés par la [Stratégie de sécurité routière 2019-2024](#) de la Ville de Québec. Il se réjouit également que la Ville poursuive la mise en œuvre du [PPU Pôle Belvédère](#) qui touche la moitié ouest du quartier et sa limite nord sur le coteau Sainte-Geneviève. Il se félicite aussi que le projet de réseau structurant soit en bonne voie de se réaliser à la limite sud du quartier. Tous ces projets apporteront un vent de fraîcheur et de renouveau dans le quartier et auront à n'en pas douter des retombées plus que positives sur la mobilité active.

Le conseil de quartier demeure toutefois très préoccupé par le caractère accidentogène de son artère commerciale, de son principal secteur d'emplois et de son lien cyclable vers la basse-ville. La mobilité active s'exerce à ces endroits comme nulle part ailleurs dans le quartier et c'est pourtant

## Mobilité active dans le quartier de Saint-Sacrement

là où l'on déplore le plus de collisions dont certaines ont été fatales. Maintenir la limite de vitesse à 50 km/h sur le chemin Sainte-Foy apparaît comme un refus de prendre en considération ces problématiques dès maintenant.

Il n'y a qu'une solution, il faut que le quartier de Saint-Sacrement retrouve son cœur villageois et qu'à l'instar des quartiers voisins, il puisse s'enorgueillir de rues attractives et conviviales et non pas s'attrister de n'être qu'un quartier de transit sans intérêt.

## 9 Contribution

### **Le conseil de quartier de Saint-Sacrement :**

M<sup>me</sup> Lilianne Plamondon, présidente

M. Bertrand Gemme, vice-président

M<sup>me</sup> Jocelyne Séguin, trésorière

M<sup>me</sup> Maureen O'Farrell, secrétaire

M. Gilles Jobin, administrateur

M<sup>me</sup> Yanti Zhang, administratrice

M<sup>me</sup> Marie-Claire Bérubé, administratrice

M. Yvon Bussièrès, conseiller municipal

**Rédaction :** M<sup>me</sup> Séguin

**Révision :** M<sup>me</sup> Bérubé, M<sup>me</sup> Plamondon et M<sup>me</sup> O'Farrell