
Procès-verbal de la cinquième assemblée régulière de l'année 2021 du conseil d'administration du conseil de quartier de Saint-Sauveur, tenue le mercredi 16 juin 2021 à 19 h, par visioconférence

PRÉSENCES :

Membres avec droit de vote :

M ^{me} Myriam Nickner-Hudon	Administratrice (2022)
M. Sylvain Simoneau	Secrétaire (2023)
M ^{me} Élainie Lepage	Administratrice (2022)
M. Martin Murphy	Administrateur (2022)
M. Marc-André Beauchemin	Administrateur (2023)
M ^{me} Ezmie Bouchard	Administratrice (2023)
M. Cassiopé Morin	Administrateur (2022)

Membre sans droit de vote :

M. Pierre-Luc Lachance	Conseiller municipal, District de Saint-Roch-Saint-Sauveur
------------------------	--

ABSENCE :

M. Antoine Bernier	Trésorier (2022)
--------------------	------------------

AUTRES PRÉSENCES :

M. Daniel Leclerc	Conseiller en consultations publiques, Service de l'interaction citoyenne
M. Sergio Avellan	Conseiller en urbanisme, Division de la gestion territoriale
M. Luc Tremblay	Luc Tremblay Architecte inc. représentant du projet du 735, boulevard Charest Ouest
M ^{me} Jocelyne Séguin	Secrétaire de rédaction

Outre les personnes mentionnées ci-dessus, 16 personnes assistent à l'assemblée.

Ordre du jour

21-05-01	Ouverture de l'assemblée	19 h 00
21-05-02	Lecture et adoption de l'ordre du jour	19 h 05
21-05-03	Demande d'opinion : 735, boulevard Charest Ouest	19 h 10
21-05-04	Fonctionnement du conseil de quartier	20 h 10
21-05-05	Adoption du procès-verbal du 19 mai 2021	20 h 20
21-05-06	Période d'information du conseiller municipal	20 h 25
21-05-07	Période de questions et commentaires du public	20 h 40
21-05-08	Dossiers particuliers du conseil de quartier	20 h 50
	▪ Programme de soutien à la mobilisation	
	▪ 3e lien / Réseau Express de la Capitale (REC)	
21-05-09	Comités du conseil de quartier	21 h 15
	▪ Plan local de mobilité durable	
	▪ Comité verdissement et lutte contre les îlots de chaleur	
	▪ Table de concertation des conseils de quartier	
	▪ Comité communications du conseil	
	▪ Table de concertation vélo	
	▪ Mon environnement, ma santé	
21-05-10	Trésorerie	21 h 45
21-05-11	Correspondance	21 h 55
21-05-12	Divers	22 h
21-05-13	Levée de l'assemblée	22 h 10

Procès-verbal

21-05-01 Ouverture de l'assemblée

L'assemblée débute à 19 h. Il y a quorum.

21-05-02 Lecture et adoption de l'ordre du jour

Le procès-verbal du 26 mai sera adopté à la prochaine assemblée.

SUR PROPOSITION DE M. Sylvain Simoneau DÛMENT APPUYÉE PAR M^{me} Myriam Nickner-Hudon, IL EST RÉSOLU d'adopter l'ordre du jour tel que modifié.

Adoptée à l'unanimité.

21-05-03 Demande d'opinion – [Projet de construction au 735, boulevard Charest Ouest](#) (R.C.A.1V.Q. 431 et 432)

M. Avellan présente le [projet de règlements](#) visant la construction d'une station-service avec dépanneur au 735, boulevard Charest Ouest.

Plutôt que de modifier le zonage, deux règlements sont proposés pour autoriser les dérogations demandées par le promoteur du projet. Le premier règlement établit les normes et les critères qui s'appliqueront au lot concerné tandis que le second règlement concerne l'adoption du plan de construction lui-même lequel doit respecter le premier règlement. Une fois les règlements

adoptés, le demandeur a 5 ans pour procéder à la construction faute de quoi les règlements deviennent caducs.

Un garage de mécanique dérogatoire qui se trouvait sur ce terrain a été démolé en 2019 ce qui a entraîné l'extinction des droits acquis.

Un projet de poste de carburant assorti d'un dépanneur est en préparation. Ces usages sont permis sur le lot, mais les dimensions et la forme en L du lot compliquent sa réalisation. Les dérogations demandées concernent la superficie du bâtiment, sa hauteur, le stationnement, le pourcentage d'aires vertes, le pourcentage d'occupation au sol ainsi que les marges latérales.

Le nouveau bâtiment aura une superficie de 181 m² soit 57 m² de plus que l'ancien. Le pourcentage d'occupation au sol sera de 17,2 % ce qui n'atteint pas le 40 % requis. La nature du projet rend difficile l'augmentation de ce pourcentage étant donné l'espace qu'il faut réserver à l'îlot des pompes, au stationnement et à la circulation. Le bâtiment aura 7,8 m de hauteur ce qui est sous la norme de 9 m minimum.

Il y aura quatre cases de stationnement qui ne seront pas en front du boulevard Charest Ouest. Il est nécessaire de déroger à la norme de dégagement de 4 m de la ligne avant de la propriété.

Le projet propose 15 % d'aires vertes ce qui est supérieur au pourcentage d'aires vertes actuel de 10 %. En plus de ces aires vertes, on recommande une végétalisation entière de la marquise au-dessus des pompes à essence pour compenser des dispositions particulières qui ne pourront être appliquées, soit une bande verte de 4,5 mètres de large tout le long des lignes avant du terrain et une plantation d'arbre à tous les 8 m le long d'une ligne latérale.

À cause de la forme en L du lot, le bâtiment sera implanté en retrait du boulevard Charest, du côté de la rue Anna. Comme cet espace est restreint, la marge latérale requise doit être réduite.

Les critères établis dans le premier règlement sont donc les suivants :

CRITÈRES À RESPECTER	
	➤ bâtiment implanté sur la partie du lot localisée en retrait du boulevard, du côté de la rue Anna
	➤ hauteur minimale à 7 mètres
	➤ marge latérale minimale à 0,5 mètre
	➤ pourcentage d'occupation au sol minimal de 16 %
	➤ aire verte en front de rue minimale de 1,4 mètre et de 0,5 mètre pour la ligne latérale
	➤ nombre d'arbres minimal de un
	➤ toit, au-dessus des pompes, entièrement végétalisé
	➤ aire de stationnement située à 1,5 mètre minimum de la ligne avant de lot
	➤ aire de stationnement ne doit pas être située le long du boulevard Charest Ouest

La consultation publique sur ce projet a eu lieu en ligne du 2 au 16 juin. Quatorze commentaires ont été formulés, la majorité portant sur la pertinence d'avoir encore une station-service dans le secteur puisqu'il y en a déjà une en face, au 750, boulevard Charest Ouest.

Concernant les enjeux, M. Lachance mentionne qu'une station-service n'est pas le projet le plus intéressant qu'on aurait pu souhaiter à cet endroit mais cet usage est conforme au zonage et le besoin d'essence est encore là pour quelques années.

Les questions et commentaires des membres du conseil d'administration concernent la pertinence d'une deuxième station-service en face d'une autre, le peu d'aménagement vert sur le terrain, la pérennité des plantations, la circulation difficile dans ce secteur notamment pour les camions citernes et le fait que des usagers du centre commercial attendant pourront encore couper au travers du terrain pour rejoindre le boulevard Charest vers l'ouest plutôt que de passer par la rue Marie-Louise, la rue Kirouac et la rue Anna comme ils devraient le faire.

M. Avellan mentionne que le Service du transport et de la mobilité intelligente n'a pas émis d'objection pour la circulation.

M. Tremblay montre à l'écran des plans détaillés du projet incluant le plan d'implantation des espèces végétales : huit arbres sont prévus (2 conifères et 6 feuillus) de même que des arbustes, des vivaces et des grimpantes sur les côtés et l'arrière du bâtiment ainsi que sur les clôtures. En incluant le toit végétalisé, le pourcentage d'aire verte atteindra 34%.

Les membres demandent ensuite des précisions concernant les compresseurs sur le toit, la fonction du deuxième étage, la gestion des déchets et celle des stationnements.

Les membres remercient M. Avellan pour son excellent travail et M. Tremblay pour sa présentation très appréciée des esquisses et des plans détaillés du projet.

En terminant, on fait remarquer que le modèle d'affaires commence à être désuet à une époque de changement énergétique et de mobilité active. Un autre type de commerce aurait été plus intéressant d'autant plus qu'il y a déjà une station-service à proximité. Il y a mieux à faire pour la mixité commerciale. Mais force est de constater que l'usage est autorisé au zonage et que le projet de construction a été bonifié.

Les membres votants ont deux options, le statu quo ou l'acceptation. Ils se prononcent. Pour connaître le résultat du vote, consulter le rapport de la demande d'opinion sur le [site de participation citoyenne](#) et sur la [page web du conseil de quartier](#).

21-05-04 Fonctionnement du conseil de quartier

▪ Calendrier 2021-2022

Concernant le mode privilégié à la reprise des activités en septembre, certains membres souhaiteraient poursuivre en vidéoconférence, d'autres en présentiel mais avec une formule hybride, à la fois en présentiel et en vidéoconférence. Si les réunions avaient lieu en présentiel, il serait intéressant de diffuser en direct les assemblées et de permettre aux gens de s'exprimer en ligne.

21-05-05 Adoption du procès-verbal du 19 mai 2021

SUR PROPOSITION DE M. Sylvain Simoneau, DUMENT APPUYÉE PAR M^{me} Myriam Nickner-Hudon, IL EST RÉSOLU d'adopter le procès-verbal du 19 mai 2021.

Adoptée à l'unanimité.

21-05-06 Période d'information du conseiller municipal

M. Pierre-Luc Lachance présente en rafale les sujets qui ont été abordés depuis la dernière assemblée. Concernant la résolution 21-CA-13 datée du 21 avril dernier et concernant l'amélioration des accès à des installations sanitaires le long de la rivière Saint-Charles, un recensement récent indique qu'il y a pour le moment une trentaine de pancartes indiquant la proximité de toilettes. Il pourrait éventuellement y avoir une bonification de la signalisation et des installations notamment dans le cadre de *Révons nos rivières*.

L'adoption du nouveau règlement concernant les [marges arrière et le pourcentage d'aire verte](#) devrait se faire en juillet prochain par le conseil d'arrondissement de La Cité-Limoilou.

Il y aura ajout ou modification de la signalisation routière sur le sens unique de la rue Durocher pour mieux diriger la circulation près des rues Dollard et Raoul-Jobin. Les bacs de plantation seront aménagés prochainement.

Concernant la vente du 619, rue Durocher, il ressort que la Ville ne pourrait y faire du logement social, le lot étant trop petit, mais elle évalue actuellement la possibilité d'y aménager un espace vert. Une citoyenne reviendra sur le sujet plus loin.

Le stationnement des véhicules récréatifs est autorisé par la Ville tant qu'ils ne cachent pas la signalisation routière. La réglementation pourrait être resserrée dans les rues du centre-ville parce que cela nuit à la qualité de vie et à la circulation dans certains secteurs. M. Lachance se penche sur la question.

Le 5 mai dernier, la Ville tenait une séance d'information sur le [projet d'un lien cyclable entre la rue des Métallos et le pont Scott](#). À la suite des commentaires reçus, le Service de la planification de l'aménagement et de l'environnement (SPAÉ) est retourné sur le terrain et une modification de concept est apportée.

Les bandes cyclables seront remplacées par une chaussée désignée sur l'avenue Lesage de sorte que les cases de stationnement seront conservées à l'exception de 6 cases qui sont requises pour implanter la règle de l'interdiction de stationner à moins de 5 m d'une intersection. Éventuellement ces espaces pourront servir pour des saillies de trottoirs ou des plantations ce qui serait bénéfique pour la sécurité et la convivialité du secteur. Le plan de marquage et de signalisation est en cours de modification. Un feuillet informatif sera produit et distribué dans le secteur. Le lien cyclable se

poursuivra jusqu'au parc Lionel-Bertrand. La plantation d'arbres le long du lien cyclable est prévue au printemps prochain.

Le passage à niveau sur la voie ferrée est, quant à lui, remis à plus tard faute d'être parvenu à une entente avec la compagnie ferroviaire. Cette dernière a profité de l'occasion pour renforcer la signalisation qui interdit à quiconque de traverser la voie ferrée ailleurs que sur un passage à niveau autorisé.

L'aménagement de [rue partagée estivale](#) est en cours sur la rue Roosevelt comme sur les rues Victoria, Chateauguay et Saint-Ambroise. Marquage au sol, panneaux de signalisation, supports à vélo, bacs à fleur, modules sont en place ou le seront bientôt. Une pétition est en cours sur la rue Roosevelt afin que les propositions d'aménagement respectent davantage le milieu et les besoins des résidents.

Questions et commentaires

Un citoyen voudrait savoir si l'interdiction de stationner à moins de 5 m d'une intersection s'applique également aux ruelles et si le bloc buttoir de la rue Général-Vanier va être enlevé. M. Lachance fera un suivi.

Un citoyen demande s'il est possible de faire un sens unique sur la [rue Napoléon](#) en direction est. M. Lachance suggère de recueillir d'autres noms en support à la demande. Il faut compter entre 6 et 12 mois avant d'avoir un plan complet de circulation et une réponse.

Les [passages piétonniers](#) sur la rue Saint-Vallier ont été repeinturés dernièrement mais ils sont toujours très peu respectés, particulièrement celui de la Montmagny. Il faudrait plus d'affichage ou des signaux lumineux pour forcer les conducteurs à s'arrêter. Les passages piétonniers sont ciblés dans [l'étude du réaménagement de la rue Saint-Vallier Ouest](#). Ce réaménagement en rue conviviale devrait avoir lieu en 2023.

Le signal lumineux de la traverse piétonne au coin des rues Saint-Vallier et Renaud est maintenant en opération.

Les abords de [l'escalier de la Pente Douce](#) sur la rue Verdun mériterait un peu d'attention comme un bon nettoyage, un éclairage plus convivial et sécuritaire et un couvert arboré plus étoffé et sympathique. M. Lachance va faire la demande pour un nettoyage et pour des améliorations, mais il ne faut pas s'attendre à ce que cela soit fait rapidement. Ce genre de projet se planifie et se réalise à long terme et en fonction de l'opportunité de modifier les infrastructures.

Sur la [rue Verdun](#), la signalisation n'est plus très visible à cause de la végétation près du parc Dollard. On peut appeler au 311 pour demander un élagage.

La circulation est difficile sur les [rues de l'Armée, de l'Aviation et de la Marine](#) et il y aurait lieu de faire des sens uniques. Les rues sont étroites et il y a du stationnement permis sur un côté. Il est difficile de sortir des stationnements privés parce que la visibilité est nulle. Comme précédemment, M. Lachance suggère d'obtenir l'appui d'autres résidents afin d'étoffer la demande. Cela peut prendre la forme d'une lettre signée par des résidents.

Enfin, on mentionne le besoin d'un trottoir le long du cimetière du côté est de l'avenue Saint-Sacrement, entre la rue Saint-Vallier et le boulevard Wilfrid-Hamel, pour rejoindre le parc linéaire de la rivière Saint-Charles. M. Lachance va signaler le besoin mais il ne promet pas une réponse rapide en raison des prochaines élections municipales qui vont retarder beaucoup de dossiers.

21-05-07 Période de questions et commentaires du public

Une citoyenne mentionne que le petit espace collectif aménagé près de la ruelle Bayard, au pied de la Côte de l'Aqueduc, gagne en popularité auprès des enfants et des résidents voisins et témoigne d'un intérêt certain pour l'aménagement d'un parc ou d'un espace public dans ce secteur.

La ruelle Bayard se prolonge vers l'est jusqu'à la rue Durocher où une maison est à vendre depuis quelque temps. Un sondage réalisé sur le [groupe Facebook Saint-Sauveur](#) auquel ont participé 65 personnes montre que les gens sont intéressés par différentes formes d'aménagement : jardin communautaire, espace vert, parc en continuité avec la ruelle Bayard et l'espace collectif au pied de l'Aqueduc. Une pétition en cours a déjà recueilli 25 signatures en faveur d'un tel projet. La falaise attenante est également intéressante avec ses arbres et sa faune urbaine. Le seul autre parc dans le secteur est celui du Centre Édouard-Lavergne, mais il est très petit.

M. Lachance mentionne que, suite à une intervention de la citoyenne, il a déjà soumis la demande à la Ville qui étudie présentement l'opportunité de faire l'acquisition du lot et d'y aménager un espace vert. Il faut toutefois être réaliste, le terrain est petit, isolé et il n'est pas à l'abri des marmottes et des rats-laveurs.

21-05-08 Dossiers particuliers du conseil de quartier

- **Programme de soutien à la mobilisation – Suivi du projet de sécurité routière autour des écoles**

Le projet de sécurité routière se poursuit avec un sondage en ligne sur la [page Facebook](#) du conseil de quartier. Environ 260 résidents et résidentes ont participé à ce sondage jusqu'à maintenant.

Un design a été fait concernant les activités pour les écoles et un estimé est en cours pour l'achat de nouvelles bannières et affiches.

- **3^e lien / Réseau express de la Capitale (REC)**

Tel que mentionné lors de l'assemblée spéciale du 26 mai dernier, la résolution concernant le 3^e lien et le REC a été retravaillée par M. Simoneau et soumise à l'attention des autres membres du conseil d'administration pour commentaires et adoption.

La résolution se décline en trois volets. Le premier volet réitère le support du conseil de quartier au Réseau structurant de transport de la Ville de

Québec, incluant le tramway et les voies réservées sur le boulevard Charest, le boulevard Pierre-Bertrand et la rue Clémenceau.

Le deuxième volet supporte l'interconnexion ouest entre le tramway et le réseau de transport de Lévis de même que le principe d'un lien est de centre-ville à centre-ville mais sans être d'accord avec la formule actuellement proposée.

Le dernier volet exprime le désaccord du conseil de quartier en regard de l'expansion et de l'élargissement réseau autoroutier et propose d'autres avenues à explorer.

Les trois volets font l'objet de trois résolutions distinctes

RÉSOLUTION CA-21-25

Concernant la position du conseil de quartier de Saint-Sauveur à propos du volet tramway et des mesures préférentielles pour autobus sur les artères municipales de la Ville de Québec du Réseau express de la Capitale (REC)

CONSIDÉRANT QUE le Gouvernement du Québec a présenté le projet Réseau express de la Capitale (REC) le 17 mai dernier;

CONSIDÉRANT QUE le REC comprendrait un premier volet qui correspond substantiellement à la version originale du RSTC de la Ville de Québec, soit :

- Un mode lourd de transport en commun composé d'un tramway de 19 km reliant les deux centres-villes (Laurier et St-Roch) de Québec, trois pôles d'échanges et deux pôles d'innovations (D'Estimauville et Mendel) formant la colonne vertébrale du réseau;
- Une partie de la desserte des banlieues comprenant plusieurs kilomètres d'aménagements de voies préférentielles pour les autobus sur le réseau artériel municipal de la Ville de Québec, notamment sur les boulevards Charest, Wilfrid-Hamel et Pierre Bertrand ainsi que sur l'avenue Seigneuriale et la rue Clémenceau;

CONSIDÉRANT QUE ce volet du REC a fait l'objet d'études approfondies et d'un processus de consultation rigoureux par la Ville de Québec et par le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement;

CONSIDÉRANT QUE ce volet du REC permettrait :

- La mise en place de mesures préférentielles pour autobus sur l'axe Charest dans le quartier Saint-Sauveur;
- La mise en place d'autres mesures préférentielles (secteur Laurentienne-Wilfrid-Hamel) et du tramway à proximité du quartier Saint-Sauveur;

CONSIDÉRANT QUE ce volet du REC entraînerait de profondes modifications dans les habitudes de déplacements des citoyens et l'aménagement du territoire de l'agglomération de Québec pour les décennies à venir;

CONSIDÉRANT QUE ces modifications dans les habitudes de déplacements et l'aménagement du territoire auraient des impacts positifs certains sur le quartier Saint-Sauveur, notamment :

- Une diminution ou à tout le moins un plafonnement du trafic et de la congestion routière sur les boulevards Charest et Langelier ainsi que sur la rue Marie-de-l'Incarnation;
- Une diminution ou à tout le moins un plafonnement de la pollution sonore;
- Une diminution ou à tout le moins un plafonnement de la pollution de l'air, entre autres l'émission de particules fines;
- Une accessibilité accrue aux pôles d'emplois, d'éducation, de loisirs et de culture;
- Un accès plus grand à la mobilité pour les résidents vivant une situation financière ou sociale précaire.

CONSIDÉRANT QUE les impacts négatifs de ce premier volet du REC pourrait être mitigés par diverses mesures et que leurs bienfaits concernant l'amélioration de la mobilité des résidents et l'augmentation espérée de la part modale du transport en commun au sein de l'agglomération seraient bien supérieurs aux impacts résiduels ;

CONSIDÉRANT QUE ce premier volet du REC a le potentiel d'offrir une alternative efficace aux déplacements automobiles personnels;

CONSIDÉRANT QUE le conseil de quartier de Saint-Sauveur a précédemment adopté la [résolution CA-21-06](#) supportant la réalisation du RSTC;

SUR PROPOSITION M^{me} Élainie Lepage, DUMENT APPUYÉE PAR M^{me} Myriam Nickner-Hudon, IL EST RÉSOLU QUE le conseil de quartier de Saint-Sauveur réitère son support au premier volet du REC qui correspond sensiblement au projet du RSTC présenté antérieurement par la Ville de Québec :

SOUS RÉSERVE QUE le processus de consultation public et d'études d'impacts des mesures préférentielles pour autobus sur les artères municipales soit complété de façon exemplaire;

SOUS RÉSERVE QUE la Ville de Québec soit pleinement intégrée dans l'élaboration des mesures préférentielles sur le réseau artériel municipal du REC mené par le ministère des Transports du Québec (MTQ) puisqu'il touche principalement son territoire et ses infrastructures.

Adoptée à l'unanimité

RÉSOLUTION CA-21-26

Concernant la position du conseil de quartier de Saint-Sauveur à propos du volet interconnexion du réseau de la Société de transport de Lévis (STL) avec le tramway du Réseau express de la Capitale (REC)

CONSIDÉRANT QUE le Gouvernement du Québec a présenté le projet Réseau express de la Capitale (REC) le 17 mai dernier;

CONSIDÉRANT QUE le REC comprendrait un volet visant la mise en place de deux interconnexions entre le réseau de la Société de transport de Lévis (STL) et le tramway de Québec, soit :

- L'interconnexion Ouest comprenant un rabattement des autobus du STL au pôle d'échange Ste-Foy du tramway de Québec;
- L'interconnexion Est comprenant la création d'un nouvel itinéraire de transport en commun entre l'arrondissement Desjardins de la Ville de Lévis et le secteur Hamel-Laurentienne de la Ville de Québec;

À propos de l'interconnexion Ouest

CONSIDÉRANT QUE l'interconnexion Ouest du REC consisterait en une amélioration substantielle du réseau de transport en commun, notamment par l'ajout d'un aménagement dédié aux autobus sur l'avenue des Hôtels et le boulevard Laurier;

CONSIDÉRANT QUE l'interconnexion Ouest permettrait de diminuer le temps de traversée du fleuve Saint-Laurent pour les usagers du transport en commun;

CONSIDÉRANT QUE l'interconnexion Ouest rabattrait les autobus du STL au pôle d'échange de Sainte-Foy ce qui permettrait de diminuer de façon importante la circulation d'autobus de la STL à vide entre Lévis et les principaux lieux de destination de Québec (Université Laval et Colline parlementaire) ce qui aurait pour effet :

- D'augmenter la fréquence sur le réseau de la STL;
- D'augmenter les heures de services efficaces des autobus de la STL;

CONSIDÉRANT QUE l'interconnexion Ouest permettrait clairement d'améliorer le transport en commun sur la Rive-Sud du fleuve Saint-Laurent et aurait le potentiel d'offrir une alternative intéressante aux déplacements automobiles personnels;

CONSIDÉRANT QUE les détails concernant l'interconnexion Ouest et ses impacts urbains, environnementaux, financiers et sociaux sont inconnus et qu'aucune consultation publique n'a eu lieu;

À propos de l'interconnexion Est

CONSIDÉRANT QUE l'interconnexion Est permettrait de diminuer la distance parcourue et les temps de déplacement des usagers inter-rives du transport en commun se destinant à l'Est de la Communauté métropolitaine de Québec;

CONSIDÉRANT QUE l'interconnexion Est permettrait de rabattre les usagers du transport en commun de l'arrondissement Desjardins de Lévis sur le tramway en plein centre-ville de Québec;

CONSIDÉRANT QUE l'interconnexion Est proposée dans le cadre du REC consisterait en des voies réservées à même une nouvelle autoroute

sous-fluviale située dans le prolongement de l'autoroute Laurentienne (A973) qui permettrait de relier l'autoroute Jean-Lesage entre les échangeurs Président-Kennedy et Monseigneur-Bourget de la Ville de Lévis au secteur Hamel-Laurentienne de la Ville de Québec;

CONSIDÉRANT QUE des voies réservées sont moins efficaces qu'une infrastructure dédiée pour le transport en commun, notamment en cas d'incidents sur les voies adjacentes, du non-respect de la signalisation par les automobilistes, ou d'une ouverture de la voie réservée à un trop large bassin d'usagers (covoiturage, automobiles électriques);

CONSIDÉRANT QUE l'interconnexion Est tel que proposée ne desservirait aucun des importants générateurs de déplacements favorables à l'utilisation du transport en commun suivants :

- Le campus d'affaires de Desjardins;
- Le Cégep Lévis-Lauzon;
- L'Hôpital Hôtel-Dieu de Lévis.

CONSIDÉRANT QUE l'interconnexion Est tel que proposée ne desservirait pas le pôle d'échange de St-Roch, alors que celui-ci deviendrait un point d'interconnexion important avec les parcours express et réguliers du Réseau de transport de la Capitale (RTC);

CONSIDÉRANT QUE l'interconnexion Est telle que proposée occasionnerait un détour de près de 3 km pour les usagers du transport en commun de la STL (parcours Lévisien 1 et 2) pour accéder à l'interconnexion, représentant un temps de déplacement supplémentaire de près de 10 minutes;

CONSIDÉRANT QUE l'interconnexion Est aurait le potentiel d'améliorer la desserte en transport en commun inter-rives dans le centre de la Communauté métropolitaine de Québec, mais que l'itinéraire et le moyen actuellement proposés ne sont pas en mesure d'offrir une alternative efficace aux déplacements automobiles personnels parce que l'interconnexion n'est qu'une fonction accessoire à une nouvelle autoroute visant à augmenter le débit et la fluidité du trafic automobile;

CONSIDÉRANT QUE les détails concernant l'interconnexion Est et ses impacts urbains, environnementaux, financiers et sociaux sont inconnus et qu'aucune consultation publique n'a encore eu lieu;

CONSIDÉRANT QUE l'option d'une infrastructure dédiée uniquement à l'interconnexion Est des réseaux de transport en commun de la STL et du RTC ne semble pas avoir été étudiée;

SUR PROPOSITION DE M. Sylvain Simoneau, DÛMENT APPUYÉE PAR M^{me} Ezmie Bouchard, IL EST RÉSOLU

QUE le conseil de quartier de Saint-Sauveur apporte son support à l'interconnexion Ouest du REC **SOUS RÉSERVE QUE** le processus de consultation public et d'études d'impacts de l'interconnexion Ouest soit complété de façon exemplaire;

QUE le conseil de quartier de Saint-Sauveur supporte le principe d'une interconnexion inter-rives dans l'Est de la Communauté métropolitaine de Québec entre les réseaux du RTC et de la STL;

QUE le conseil de quartier de Saint-Sauveur n'est pas en mesure de supporter l'interconnexion Est sous la forme du tunnel autoroutier actuellement proposé dans le cadre du REC, car celle-ci ne desservirait pas plusieurs des principaux générateurs de déplacement de l'arrondissement Desjardins de Lévis et le pôle d'échange de St-Roch et ne permettrait pas d'offrir une alternative efficace aux déplacements automobiles personnels, car il s'agit d'une autoroute conçue avant tout pour l'automobile;

QUE le conseil de quartier de Saint-Sauveur suggère que des études sérieuses soient menées sur d'autres alternatives d'interconnexion telles que :

- Un train léger automatisé sur rail raccordant les grands générateurs de déplacement de l'arrondissement Desjardins de Lévis et comprenant une station souterraine terminale au pôle d'échange de St-Roch.
- L'amélioration du service de traversier comme l'ajout d'un traversier dans l'Est de l'agglomération ou l'ajout de navettes cyclo-piétonnes;
- Un mode de transport en commun aérien tel un téléphérique;
- Des moyens de transports verticaux (funiculaire, escaliers mécaniques et ascenseurs).

Adoptée à l'unanimité

RÉSOLUTION CA-21-27

Concernant la position du conseil de quartier de Saint-Sauveur à propos du volet autoroutier et de voies réservées sur autoroute desservant la banlieue Nord de Québec du Réseau express de la Capitale (REC)

CONSIDÉRANT QUE le Gouvernement du Québec a présenté le projet Réseau express de la Capitale (REC) le 17 mai dernier;

CONSIDÉRANT QUE le REC comprendrait un volet lié avec l'expansion et l'amélioration du réseau autoroutier de la Communauté métropolitaine de Québec, notamment :

- La création d'un tunnel à six voies dans le prolongement de l'autoroute Laurentienne (A973) à Québec jusqu'à l'autoroute Jean-Lesage (A20) à Lévis entre les échangeurs Président-Kennedy et Monseigneur-Bourget, un raccordement à l'autoroute Dufferin-Montmorency (A440) et une entrée/sortie sur le boulevard Charest Est à Québec;
- L'ajout de plusieurs kilomètres d'aménagements préférentiels pour les autobus permettant le rabattement des usagers de la banlieue Nord de Québec vers le tramway;

CONSIDÉRANT QU'à l'ouverture du tunnel autoroutier du REC le débit journalier moyen sur les ponts situés à l'Ouest de la Communauté métropolitaine pourrait diminuer d'environ 15 % (\pm 15 000 véhicules/jour), mais que cette réduction de débit serait rapidement annulée par le phénomène de la demande induite;

CONSIDÉRANT QU'à terme, le tunnel autoroutier du REC pourrait présenter un débit journalier moyen atteignant 55 000 véhicules;

CONSIDÉRANT QU'à terme, le débit journalier moyen inter-rives serait donc augmenté de 70 000 véhicules/jour par rapport à la situation actuelle, soit une augmentation de la capacité routière de près de 50 %;

CONSIDÉRANT QUE l'aménagement de voies réservées sur autoroute pourrait également permettre l'ajout localisé de voies autoroutières, donc l'augmentation du débit journalier de véhicules automobile;

CONSIDÉRANT QU'une telle augmentation de la capacité routière inter-rives :

- Ferait augmenter la dépendance à l'automobile personnelle;
- Favoriserait l'étalement urbain au sud de l'autoroute Jean-Lesage;
- Entraînerait à nouveau la congestion routière inter-rives;
- Ne ferait que répéter inlassablement le cercle vicieux de l'augmentation de l'usage de l'automobile personnelle dans lequel la Communauté métropolitaine de Québec s'est lancée suite à la Seconde guerre mondiale;

CONSIDÉRANT QU'une telle augmentation de la capacité routière inter-rives ne permettrait pas au projet d'interconnexion Est (autobus électriques sur voies réservées) au tramway et au projet de desserte en transport en commun des banlieues nord de Québec (voies réservées sur autoroutes) proposés dans le cadre du REC d'offrir une alternative efficace aux déplacements automobiles personnels;

CONSIDÉRANT QUE le raccordement du tunnel à l'autoroute Dufferin-Montmorency (A440) y entraînerait une augmentation du débit journalier moyen, rendant impossible un accès au fleuve équitable à celui de l'Ouest de Québec pour les résidents des quartiers limitrophes;

CONSIDÉRANT QUE le raccordement du tunnel au boulevard Charest entraînerait une augmentation du débit journalier moyen, alors que des mesures préférentielles pour le transport en commun y sont prévues;

CONSIDÉRANT QU'une augmentation du débit automobile journalier moyen d'environ 55 000 véhicules/jour au centre-ville de Québec, entraînerait des impacts négatifs importants dans les quartiers centraux, dont le quartier Saint-Sauveur, en autres :

- L'augmentation de la pollution sonore;
 - L'augmentation de la pollution de l'air, notamment l'émission de particules fines;
 - L'augmentation du trafic sur le réseau artériel municipal;
-

SUR PROPOSITION DE M^{me} Myriam Nickner-Hudon, DÛMENT APPUYÉE PAR M. Martin Murphy, IL EST RÉSOLU QUE le conseil de quartier de Saint-Sauveur propose au Gouvernement du Québec

D'ABANDONNER le volet autoroutier du REC et de consacrer les sommes qui y sont prévues à des projets permettant de diminuer le nombre d'automobiles sur les routes comme :

- La construction d'une véritable colonne vertébrale Nord-Sud de transport en commun s'étendant de Charlesbourg au boulevard Guillaume-Couture à Lévis et comprenant une infrastructure dédiée uniquement au transport en commun;
- La mise en place d'un réseau d'autobus à haut niveau de services sur voies dédiées plutôt que des voies réservées le long des autoroutes de la banlieue Nord et Sud de Québec afin de desservir les générateurs de déplacement le long des parcours et non pas seulement rabattre les usagers au tramway depuis des stationnements incitatifs en bout de ligne.
- Le financement d'initiatives visant à réduire la dépendance à l'automobile personnelle comme :
 - La diminution des tarifs du transport en commun et la tarification sociale;
 - L'amélioration de la mixité et des services (commerces de proximité, soins de santé, éducation, CPE, etc.) en banlieue afin de diminuer le navettage;
 - La mise en place d'infrastructures et d'aménagements urbains favorisant la traversée des barrières naturelles (cours d'eau, falaises) et des barrières anthropiques (chemins de fer, autoroutes et grands boulevards);
 - La révision de l'aménagement urbain des banlieues afin de rendre les déplacements actifs plus attractifs et efficaces;
 - De l'aide financière permettant l'achat ou la location d'un logement adéquat à proximité de son lieu de travail;
 - Le rachat des « minounes » en échange de titres de transport;

DE DIMINUER le trafic autoroutier par l'instauration d'une plus grande équité financière entre l'utilisateur de l'automobile personnelle et l'utilisateur du transport en commun, notamment en tarifant les usagers du réseau autoroutier dans la même proportion que ceux du transport en commun pour le fonctionnement et l'entretien des infrastructures soit une proportion d'environ 30 %.

Adoptée à l'unanimité.

21-05-09 Comités du conseil de quartier

- **Plan local de mobilité durable (PLMD)**
- **Comité de verdissement et lutte contre les îlots de chaleur**

[Verdir Saint-Sauveur](#) sera présent sur le stationnement du Service d'entraide Basse-Ville vendredi le 18 juin, de 12 à 17 h, pour recueillir

l'opinion des gens concernant la déminéralisation et le verdissement d'une partie de ce stationnement à l'automne prochain. On peut aussi écrire au [Service d'entraide](#) pour leur faire des suggestions.

Des plantations ont été faites sur la rue Hermine ainsi que sur la rue Raoul-Jobin. Et malheureusement, toutes celles [du boulevard Langelier](#) n'ont pas repris ce printemps pour une raison encore inconnue.

- **Table de concertation des conseils de quartier**
- **Comité communication du conseil**
- **Table de concertation vélo**

M. Simoneau rappelle qu'il y a eu présentation des projets vélo le 29 mai dernier. L'accessibilité et le manque de toilettes publiques sont des sujets qui ont fait surface pour le Corridor des cheminots et le Corridor littoral.

La résolution 21-CA-23 adoptée le 19 mai dernier concernant des corridors actifs temporaires devrait possiblement être reformulée parce que pour la Ville de Québec, un projet temporaire est aussi exigeant qu'un projet permanent. Cela ne peut se planifier en 3 ou 4 mois. À Montréal, cela avait pu se faire facilement avec des cônes orange parce que la Ville avait été déclarée en état d'urgence sanitaire. Ce ne fut pas le cas de la Ville de Québec. La résolution sera reprise en septembre.

- **Mon environnement, ma santé**

21-05-10 Trésorerie

- **État des revenus et dépenses**

Le solde du compte au 31 mai est de 6,663,75 \$. La déclaration d'impôt du conseil de quartier est signée et prête à être transmise.

- **Factures et transactions**

RÉSOLUTION CA-21-28

Concernant le paiement des frais au Registraire des entreprises

SUR PROPOSITION DE M. Sylvain Simoneau, DÛMENT APPUYÉE PAR M^{me} Myriam Nickner-Hudon, IL EST RÉSOLU d'autoriser le paiement de 36 \$ au Registraire des entreprises du Québec pour la production de la déclaration de mise à jour annuelle.

Adoptée à l'unanimité.

RÉSOLUTION CA-21-29

Concernant le paiement de la secrétaire pour l'assemblée du 26 mai 2021

Considérant la résolution CA-21-01 précisant le tarif pour la rédaction des procès-verbaux en 2021;

SUR PROPOSITION DE M. Marc-André Beauchemin, DUMENT APPUYÉE PAR M. Sylvain Simoneau, IL EST RÉSOLU de verser le montant de 90 \$ à M^{me} Jocelyne Séguin pour la rédaction du procès-verbal de l'assemblée spéciale du 26 mai.

Adoptée à l'unanimité.

RÉSOLUTION CA-21-30

Concernant le paiement de la secrétaire pour l'assemblée du 16 juin 2021

Considérant la résolution CA-21-01 précisant le tarif pour la rédaction des procès-verbaux en 2021;

SUR PROPOSITION DE M^{me} Élainie Lepage, DUMENT APPUYÉE PAR M. Martin Murphy, IL EST RÉSOLU de verser le montant de 90 \$ à M^{me} Jocelyne Séguin pour la rédaction du procès-verbal de l'assemblée régulière du 16 juin 2021.

Adoptée à l'unanimité.

21-05-11 Information et correspondance

- **Correspondances reçues**

21-05-12 Divers

Les membres du conseil d'administration proposent une motion de prompt rétablissement et de remerciement à M. Denis Bergeron pour son dévouement et son implication auprès du conseil de quartier de Saint-Sauveur. Tous espèrent le revoir bien remis et reposé à l'automne prochain.

21-05-13 Levée de l'assemblée

L'ordre du jour étant épuisé, l'assemblée est levée à 22 h 20. La prochaine assemblée du conseil aura lieu le mercredi 15 septembre 2021.

Sylvain Simoneau
Secrétaire



Myriam Nickner-Hudon
Présidente