



# RAPPORT DE CONSULTATION

## Soirée citoyenne participative

Les axes de transport actif dans le secteur Notre-Dame-de-Pitié  
Quartier Saint-Sauveur

Octobre 2018

*Présenté par*



*Réalisé pour :*



CONSEIL DE QUARTIER  
Saint-Sauveur

## **Équipe de réalisation d'Accès transports viables :**

**Annie Ruelland**  
Chargée de projets

**Alexandre Drouin**  
Chargé de projets

**Valérie Marcon**  
Coordonnatrice des projets de transport actif et TanGo

## **Réalisé pour :**

**Conseil de quartier de Saint-Sauveur**

## **Comité de suivi :**

**Marc-André Beauchemin**  
Administrateur du Conseil de quartier Saint-Sauveur

**Carole Couture**  
Organisatrice communautaire au CIUSSS

**Sophie Gallais**  
Ancienne administratrice du Conseil de quartier Saint-Sauveur (début du mandat)

**Pauline Guyomard**  
Conseillère en urbanisme à la Division de la planification du territoire, Ville de Québec

**Éric Martin**  
Animateur-coordonnateur du Comité des citoyens et citoyennes du quartier Saint-Sauveur

**Sylvain Simoneau**  
Président du Conseil de quartier Saint-Sauveur

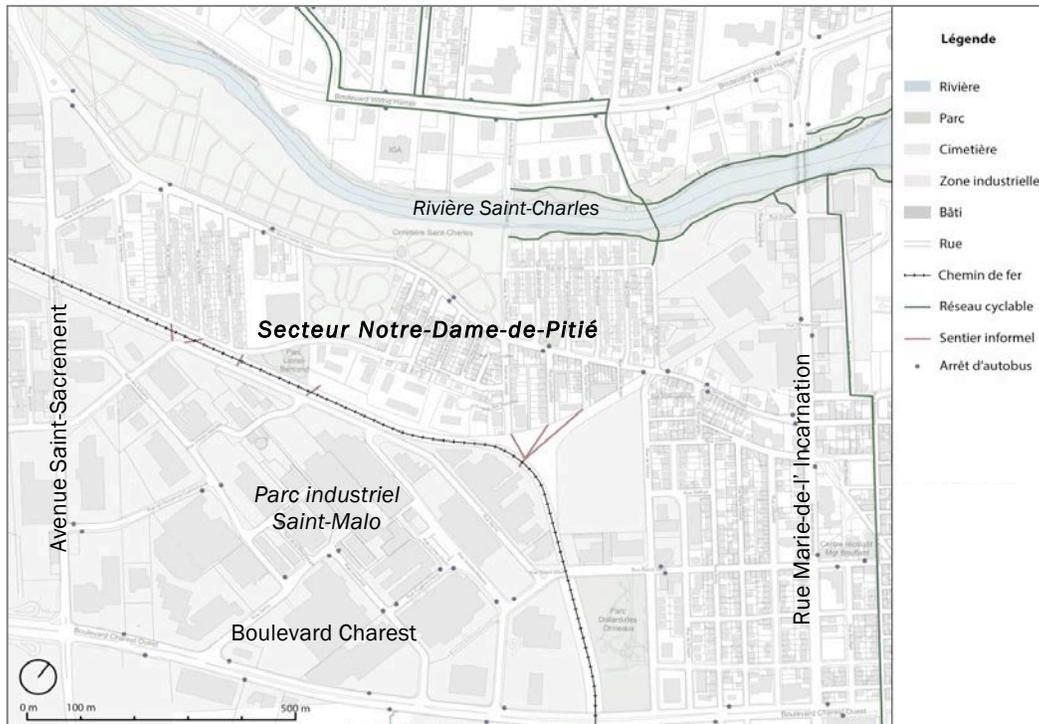
**Nicol Tremblay**  
Représentant du Comité des citoyens et citoyennes du quartier Saint-Sauveur

## Table des matières

<b>Mandat</b> .....	<b>4</b>
<b>Méthodologie</b> .....	<b>5</b>
<b>Déroulement de la soirée</b> .....	<b>6</b>
Premier bloc d'activités : les enjeux.....	6
Second bloc d'activités : les pistes de solution.....	7
<b>Faits saillants et analyse</b> .....	<b>8</b>
Enjeux.....	8
Pistes de solution .....	15
<b>Évaluation de la soirée</b> .....	<b>19</b>

## Mandat

Bordé de part et d'autre par la rivière Saint-Charles et le chemin de fer, le secteur Notre-Dame-de-Pitié présente de nombreux enjeux en ce qui a trait à la mobilité active de ses résidents et usagers.



En 2010, le Plan directeur du quartier Saint-Sauveur suggérait de désenclaver le secteur, notamment par l'aménagement d'un lien piédestre et cyclable reliant les parcs Dollard-des-Ormeaux et Lionel-Bertrand. Une enveloppe budgétaire résiduelle du plan directeur avait d'ailleurs été affectée à ce projet. Le Plan de mobilité durable du quartier<sup>1</sup>, paru en 2016, réitérait cette proposition.

Suite à l'affectation de l'enveloppe budgétaire résiduelle du plan directeur à d'autres projets du quartier Saint-Sauveur pour des raisons de fiscalité municipale, les résidents du secteur Notre-Dame-de-Pitié et le Comité des citoyens et citoyennes du quartier Saint-Sauveur ont exprimé au Conseil de quartier leur besoin de maintenir le lien piédestre et cyclable et d'être moins isolé du reste du quartier.

Le projet de lien n'étant pas réalisé à ce jour en raison de contraintes immobilières et environnementales, et compte tenu de l'évolution du secteur, le Conseil de quartier Saint-Sauveur souhaitait élargir la réflexion sur les enjeux de mobilité du quartier et ainsi, réactualiser les besoins des résidents et usagers du secteur en matière de déplacements actifs.

C'est pourquoi le Conseil de quartier a mandaté, à l'hiver 2017-2018, l'organisme Accès transports viables pour l'organisation de la soirée citoyenne participative qui a eu lieu le 12 septembre 2018.

<sup>1</sup> [http://cccqss.org/wp-content/uploads/2015/06/2016-04-13\\_PlanMobiliteDurabledeQuartier.pdf](http://cccqss.org/wp-content/uploads/2015/06/2016-04-13_PlanMobiliteDurabledeQuartier.pdf)

## Méthodologie

Outre quelques représentants du Conseil de quartier Saint-Sauveur et de l'organisme Accès transports viables, le Comité des citoyens et citoyennes du quartier Saint-Sauveur, la Ville de Québec et le CIUSSS de la Capitale-Nationale ont contribué aux préparatifs et à la tenue de la soirée participative.

Une rencontre d'amorce a eu lieu le 13 février 2018 afin de permettre aux différents organismes et acteurs impliqués dans le milieu de faire connaissance et de discuter des enjeux du secteur de Notre-Dame-de-Pitié.

Une deuxième rencontre a eu lieu le 22 mai 2018 pour établir les grandes lignes de la soirée participative : objectifs, méthode de mobilisation des participants, délimitations du secteur d'étude, déroulement général, date et lieu de la soirée.

L'équipe d'Accès transports viables s'est ensuite mise à la production des versions préliminaires des différents documents de soutien à la soirée participative, soit un tract promotionnel, un cahier du participant, des cartes individuelles, une présentation de format PowerPoint ainsi qu'une carte collective grand format.

L'ensemble des organismes impliqués s'est réuni une fois de plus le 11 juillet 2018 pour valider la proposition de scénario de la soirée de même que l'ensemble des documents élaborés par l'équipe d'Accès transports viables.

Finalement, une présentation des différents projets potentiels pour le secteur Notre-Dame-de-Pitié par des représentants de la Ville de Québec, le 22 août 2018, a été l'occasion d'ajuster les derniers détails des documents de la soirée de participation.

Les tracts promotionnels ont été distribués aux résident(e)s et à quelques commerces par du porte-à-porte plus d'une semaine avant l'évènement. Au total, près de 900 tracts ont été distribués sur le territoire à l'étude. Quelques commerces, entreprises et institutions majeurs du secteur industriel Saint-Malo ont également été contactés par courriel ou par téléphone afin de mobiliser leur personnel et leur clientèle à participer à cette soirée.

Un événement Facebook a été créé spécifiquement pour l'occasion par le Conseil de quartier et celui-ci a été partagé par le média web local Monsaintsauveur<sup>2</sup>.

---

<sup>2</sup> <https://www.google.com/url?q=http://monsaintsauveur.com/activites-evenements/conseil-de-quartier/soiree-citoyenne-participative-dame-de-pitie/&sa=D&ust=1539617619340000&usg=AFQjCNEJFUW4eBy1gNcCsielgKVyIJwoiA>

## Déroulement de la soirée

L'objectif de la soirée était de connaître les besoins des résidents et usagers de Notre-Dame-de-Pitié en matière de mobilité active dans le secteur.

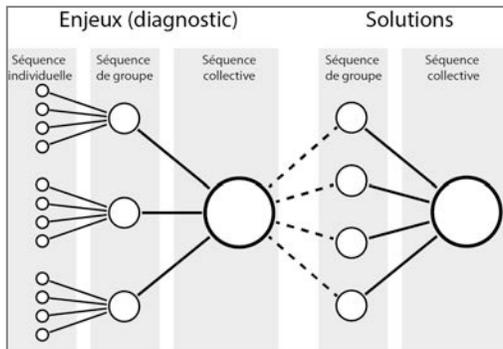


Figure 2 - Schéma des échelles de participation de la soirée citoyenne. Source: Accès transports viables, 2018.

Pour ce faire, deux blocs d'activités ont été planifiés : le premier visait à cibler les enjeux de mobilité active dans le secteur, tandis que le second permettait aux participants d'aborder brièvement des pistes de solution potentielles.

Afin de valoriser l'opinion individuelle tout en dressant un portrait d'ensemble des réflexions et préoccupations sur les enjeux du quartier, l'équipe d'Accès transports viables a proposé un scénario à échelle variable, débutant par des exercices individuels et allant jusqu'à des discussions collectives.

### Premier bloc d'activités : les enjeux

La première activité proposée pour ce bloc consistait à amorcer une réflexion individuelle chez les participants. Ces derniers étaient d'abord invités à tracer, sur une carte posée à leur poste, les trajets qu'ils utilisent le plus souvent à pied et à vélo.

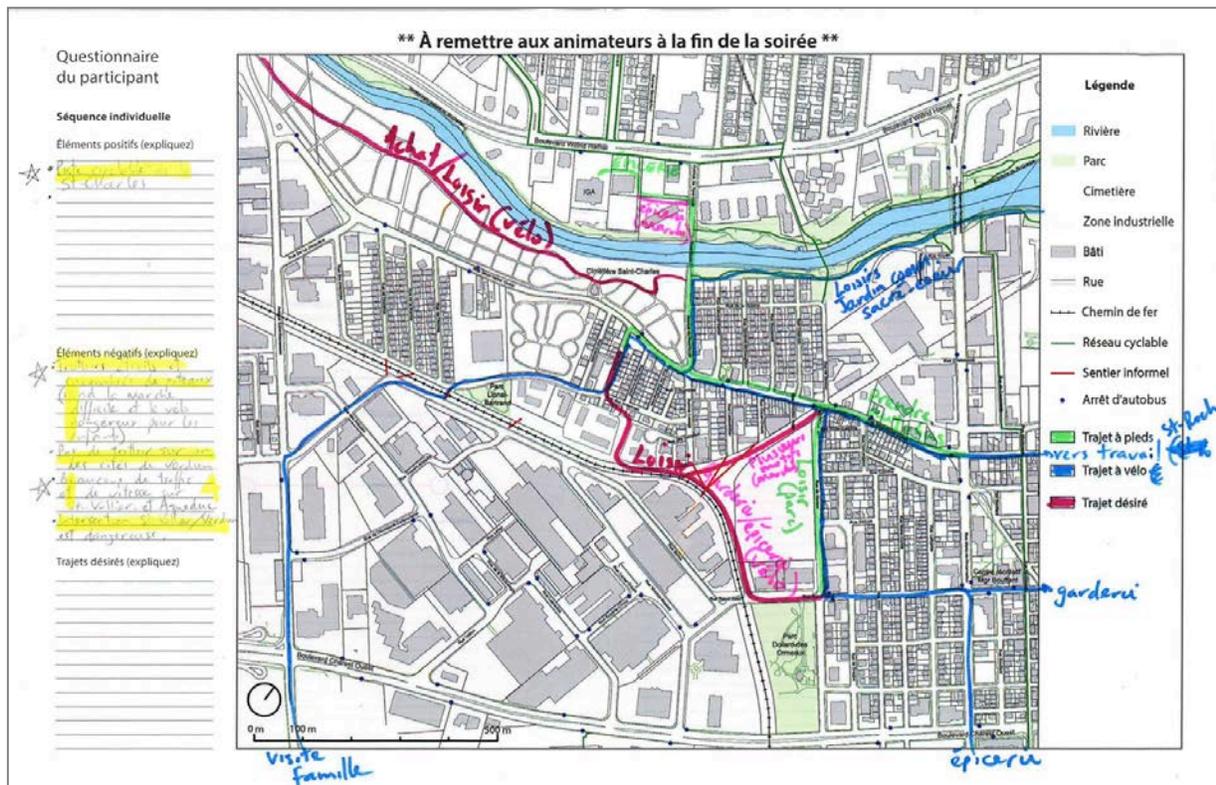


Figure 3 - Carte individuelle complétée par un participant de la soirée. Source: Accès transports viables, 2018.

Il leur a par la suite été demandé d'identifier et de prioriser les éléments marquants (positifs et négatifs) de leurs trajets. À la lumière de ces informations, les participants devaient finalement tracer le/les cheminement(s) désiré(s), que ce soit à pied et/ou à vélo.

La seconde activité se voulait une mise en commun des réflexions en vue d'un diagnostic provisoire. À cet effet, les participants étaient amenés à discuter en groupe d'un maximum de 6 personnes pour faire ressortir 3-4 enjeux prioritaires. Pour clore le bloc d'activités sur les enjeux, les porte-paroles désignés dans chacun des groupes devaient partager au reste des participants les enjeux retenus par leurs collègues.

Une « discussion » collective a permis de confirmer le consensus sur les enjeux de mobilité jugés prioritaires. Ces derniers ont été notés dans un tableau à l'écran ainsi que sur une carte collective du secteur. D'emblée, cet échange sur les enjeux prioritaires avait été planifié comme une discussion conviviale autour de la carte grand format, mais le nombre de participants étant plus élevé que prévu, la méthode du droit de parole à main levée a été adoptée.

## **Second bloc d'activités : les pistes de solution**

Les différents groupes établis au cours du premier bloc d'activités se sont chacun vu attribuer un enjeu prioritaire pour élaborer différentes pistes de solutions potentielles.

Des porte-paroles ont ensuite partagé au reste des participants les réflexions de leur groupe. Les pistes de solution retenues ont également été inscrites sur la carte collective, en réponse aux enjeux prioritaires.

## Faits saillants et analyse

L'évènement a attiré 37 personnes de tous âges et de toutes occupations, dont au moins 22 résidents du secteur Notre-Dame-de-Pitié. À la fin de la soirée participative, 34 cartes individuelles complétées ont été remises à l'équipe d'Accès transports viables pour compilation et analyse des données.

## Enjeux

### Trajets individuels à pied

Les trajets à pied identifiés individuellement par les participants ont été compilés sur la figure 4 ci-dessous, en faisant apparaître les redondances de citation sous forme de largeur de trait. L'axe nord-sud le plus utilisé par les participants est sans contredit l'avenue du Pont Scott. Cette dernière est utilisée majoritairement pour se rendre à l'épicerie (IGA) et à la pharmacie (Pharmaprix) localisées sur Wilfrid-Hamel. La rue de Verdun est également un axe nord-sud grandement sollicité par l'ensemble des participants (près du tiers d'eux), que ce soit pour se rendre jusqu'au Parc Dollard-des-Ormeaux ou à l'épicerie (Métro) sise au coin du boulevard Charest O et de la rue Marie-de-l'Incarnation.

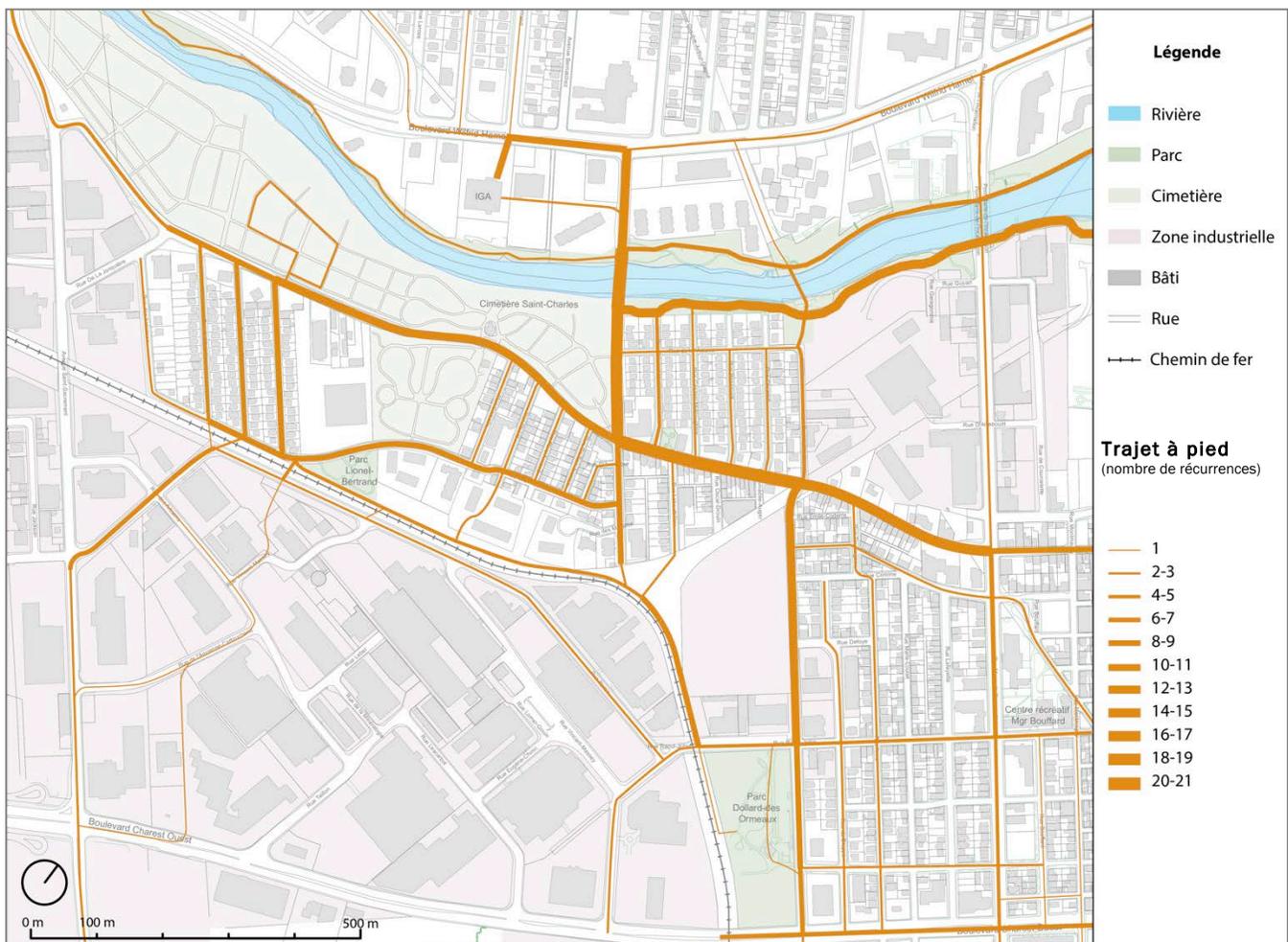


Figure 4 - Compilation des trajets à pied des participants. Source: Accès transports viables, 2018.

La rue Saint-Vallier et les sentiers bordant la rivière Saint-Charles sont les axes les plus utilisés pour transiter d'est en ouest et vice-versa. La rue Saint-Vallier est empruntée pour une variété de destinations, ce qui n'est guère surprenant compte tenu du fait que c'est l'une des rares options continues de l'axe est-ouest. Elle semble surtout empruntée pour accéder au réseau actuel de transport en commun et se rendre au travail (ou à des activités de bénévolat), tandis que les sentiers de la rivière Saint-Charles sont surtout utilisés pour des déplacements récréatifs.

Il est intéressant de noter que la plupart des participants marcheurs qui franchissent la voie ferrée le font à des lieux de traversée informels. En fait, 9 participants ont affirmé emprunter les sentiers informels, alors que seulement 3 participants franchissent le chemin de fer à la hauteur de la rue Raoul-Jobin.

### Trajets individuels à vélo

Comme dans la carte des déplacements à pied, il est possible de remarquer que les déplacements à vélo se dirigent principalement vers la Haute-Ville et vers l'est, soit en direction du centre-ville.

Comme le montre la figure 5 ci-dessous, les axes les plus utilisés par les participants cyclistes sont sensiblement les mêmes que pour les déplacements à pied, soit l'avenue du Pont-Scott, la rue de Verdun, les sentiers de la rivière Saint-Charles et la rue de Saint-Vallier.

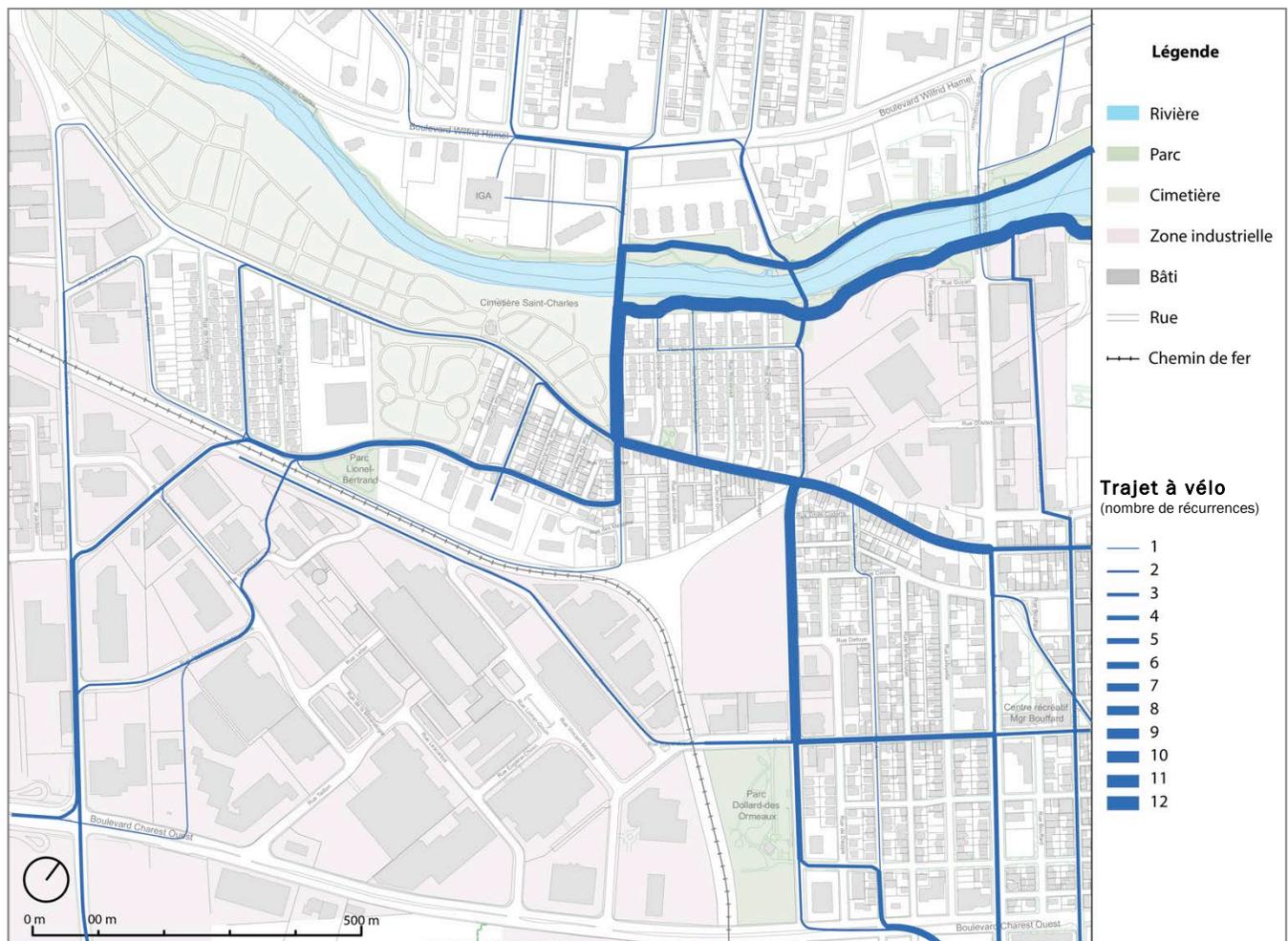


Figure 5 – Compilation des trajets à vélo des participants. Source: Accès transports viables, 2018.

Dans l'ensemble, le vélo est principalement utilisé pour accéder aux activités de loisir, aux lieux de travail ou de bénévolat ainsi qu'à des commerces plus éloignés, dont le Vieux-Port. Les participants qui pédalent pour se rendre au travail circulent majoritairement dans l'ouest du secteur, sur la rue des Ardennes, dans le secteur industriel Saint-Malo ainsi que sur l'avenue Saint-Sacrement.

Il a été remarqué que tous les participants cyclistes qui circulent dans les environs de la partie nord de la rue Marie-de-l'Incarnation empruntent plutôt la rue de Courcelette.

Dans un autre ordre d'idées, il y a presque autant de cyclistes qui franchissent la voie ferrée par des lieux de traversée formels qu'informels. En fait, 4 cyclistes ont affirmé franchir la voie ferrée par le biais de voies carrossables (avenue Saint-Sacrement et rue Raoul-Jobin) alors que 5 cyclistes la franchissent à des endroits non-aménagés (à l'ouest du parc Lionel-Bertrand).

### Trajets souhaités

La figure 6 présente la compilation des trajets souhaités par les participants à la soirée de participation citoyenne, tous modes confondus (marche ou vélo). Les axes présentant des taux de récurrence les plus élevés sont le chemin de fer, le sentier sud-est de la rivière Saint-Charles ainsi que l'avenue du pont-Scott.

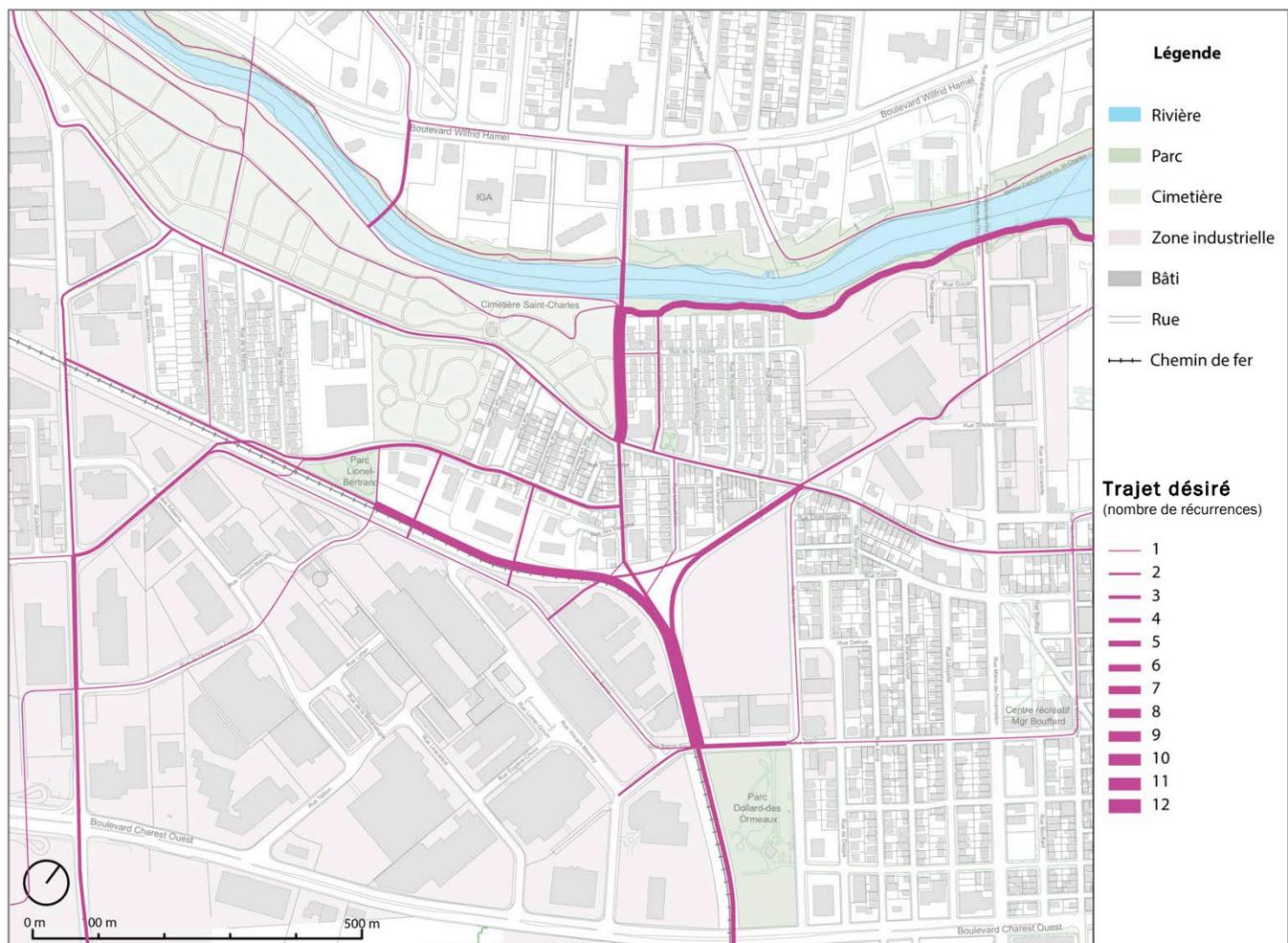


Figure 6 – Compilation des trajets désirés par les participants. Source: Accès transports viables, 2018.

Dans la section de notes que les participants pouvaient compléter pour expliquer leurs trajets désirés, la majorité des commentaires concernait l'aménagement d'un sentier cyclo-pédestre connectant les parcs Dollard-des-Ormeaux et Lionel-Bertrand et du même coup, reliant plus directement le quartier au futur réseau de transport structurant sur le boulevard Charest O.

Même si les sentiers de la rivière St-Charles représentent l'élément positif le plus cité par les participants (voir tableau # 1), ils occupent le deuxième rang quant au nombre de suggestions d'amélioration. Ces dernières concernent son accessibilité et le désir de voir plus de liaisons directes à partir de la rue Saint-Vallier, du boulevard Wilfrid Hamel (par une passerelle à la hauteur de la rue Père-Lelièvre, par exemple) ou encore, du chemin de fer via l'emprise abandonnée. Des besoins se sont également manifestés quant à l'enjeu du sentiment de sécurité (meilleur éclairage public), de même qu'à un possible prolongement du sentier sur la rive sud de la rivière, à l'ouest du Pont Scott.

Finalement, il existe quelques disparités entre les trajets dessinés sur la carte et les explications des participants. Ainsi, l'avenue Saint-Sacrement n'a pas été tracée sur beaucoup de cartes individuelles comme trajet désiré, mais a fait l'objet de plusieurs commentaires à l'effet qu'il serait bénéfique d'y aménager des corridors cyclables et piétonniers plus sécuritaires et conviviaux. À l'inverse, l'avenue du Pont Scott figure sur plusieurs cartes de trajets désirés, mais n'a été mentionnée qu'à quelques reprises dans la section de commentaires, notamment concernant le mauvais état des trottoirs.

### Éléments marquants

La compilation des éléments marquants individuels, synthétisés dans le tableau 1 ci-dessous, permet de réaliser que les trottoirs sont la source principale de préoccupation dans le secteur. À lui seul, cet enjeu interpelle près du double de participants que tout autre élément marquant, tel que la présence de sentiers aux abords de la rivière Saint-Charles (positif) ou encore, l'enclavement du secteur (négatif).

Tableau 1 – Compilation des éléments marquants individuels	
Éléments positifs	Éléments négatifs (enjeux)
Sentiers aux abords de la rivière St-Charles (x 16)	Trottoirs (mauvais état, absence de, déneigement) (x 30)
Végétation et espaces verts (x 14)	Enclavement (manque de liens directs) (x 15)
Aménagements cyclables (présence et qualité) (x 9)	Vitesses automobiles trop élevées (x 11)
	Manque d'aménagements cyclables (x 10)
	Intersections dangereuses (x 10)

La mise en commun des éléments marquants négatifs a permis, par recoupements (éléments qui se sont répétés de groupe en groupe et notés de « + » dans le tableau 2 ci-après), de déterminer les 3 enjeux prioritaires pour l'ensemble des participants :

<b>Tableau 2 – Enjeux retenus par les groupes</b>	
	Vélo : Besoin de liens directs vers les pistes cyclables et les artères
++	Enclavement du secteur
	Besoin de liens directs entre des Ardennes et le futur réseau structurant (Charest)
+++	Trottoirs : Mauvais état, obstacles et déneigement déficient, manque, etc.
+++	Vitesses trop élevées des voitures (Ardennes, St-Vallier, Borne, G.-Vanier, etc.)
	Aménagement de la rue St-Vallier: infrastructures cyclables, etc.
	Stationnement dans les rues
	Circulation de transit (Général-Vanier, etc.)
	Feu de circulation à améliorer (virage à gauche, durée...)
	Éclairage de la rivière St-Charles
	Besoin d'une meilleure desserte en transport en commun (axe nord-sud sur St-Sacrement, p.ex.)

Les trois enjeux qui ont été priorisés collectivement, soit l'enclavement du secteur, les trottoirs et les vitesses automobiles élevées sont ceux qui ont été les plus récurrents lors de l'activité individuelle. Par la suite lors la discussion collective, l'enjeu spécifique de la rue Saint-Vallier a été intégré dans les échanges à celui des vitesses élevées.





## Pistes de solution

À titre de rappel, ce deuxième bloc d'activités débutait par des groupes de discussion pour lesquels a été attribué comme sujet l'un des 4 enjeux prioritaires. La répartition des sujets s'est effectuée selon l'ampleur de chacun: ainsi, plus de groupes ont été attirés à l'enclavement du secteur, soit un enjeu qui allait vraisemblablement générer plus de pistes de solution variées.

Le tableau suivant compile les pistes de solution élaborées par les différents groupes selon les différents enjeux:

Tableau 3 – Compilation des pistes de solution Tableau généré à partir des feuilles de discussion de groupe			
Enclavement du secteur	Vitesses automobiles élevées	Trottoirs	Réaménagement de la rue St-Vallier
<b>Aménager des liens piétonniers et cyclables</b> Lieux cités spécifiquement : entre les parcs Lionel-Bertrand et Dollard-des Ormeaux ; entre la rue Lesage et parc industriel St-Malo	Marquer les entrées carrossables de quartier Lieux cités : St-Sacrement, Marie-de-l'Incarnation, Jonquière/ St-Sacrement	<b>Sensibiliser</b> les piétons sur l'importance d'utiliser les trottoirs	<b>Réduire et uniformiser la voie carrossable</b> pour élargir les trottoirs et faire place aux vélos - chaussée désignée. (devant le cimetière) +
Réaménager l' <b>avenue Saint-Sacrement</b> pour la rendre plus conviviale Lieux cités spécifiquement : intersection St-Sacrement/W.-Hamel	<b>Aménager des mesures d'apaisement de la circulation</b> Ex. cités : renflement de trottoir, dos d'âne sur Général-Vanier	<b>Réparer</b> les trottoirs existants	Assurer la <b>continuité des trottoirs</b>
Aménager pour mieux <b>franchir la voie ferrée</b> Ex. cités : passages à niveau, tunnels, passerelles.	Resserrer le <b>champ visuel des automobilistes</b> (plantation d'arbres)	<b>Désencombrer</b> les trottoirs (poteaux électriques)	
Si inutilisée, aménager la <b>voie ferrée en sentier cyclo-pédestre</b> pour connecter jusqu'à Ste-Foy	Instaurer une limite de vitesse à <b>30 km/h</b> sur les rues résidentielles Lieux cités : près des parcs, sur St-Vallier	<b>Déneiger</b> les trottoirs	
Allonger le <b>temps de traversée alloué aux piétons</b> aux feux de circulation Lieux cités : Intersection St-Sacrement/Charest)	Envisager l'aménagement d'une <b>voie de contournement</b>	Aménager une <b>voie cyclable</b> sur Marie-de-l'Incarnation	
Réaménager la <b>rue Verdun</b>	Mettre en place des <b>sens uniques</b>		
Augmenter les <b>accès à la rivière St-Charles</b>			

Améliorer la <b>desserte en transport en commun</b> Ex. cités : ligne nord-sud (St-Sacrement) ; connexion au futur réseau structurant ; augmenter la fréquence du parcours 80			
<b>Ajouter des pistes cyclables</b> (pour rejoindre Charest et Saint-Sacrement)			
<b>Prolonger la piste cyclable</b> au sud de la rivière Saint-Charles, dans le cimetière			
Ajouter une <b>passerelle traversant la rivière St-Charles</b> , vers la rue Père-Lelièvre			
Aménager un trajet <b>plus direct vers Charest</b>			

À l'aide de la carte du secteur grand format complétée au courant de la soirée participative, une carte a été réalisée pour représenter l'ampleur et la localisation des différentes pistes de solution retenues.

Il est intéressant de constater que les pistes de solutions relatives à l'enclavement du secteur sont les plus nombreuses. Elles sont également variées dans leurs formes, passant par des aménagements physiques piétonniers ou cyclables (liens cyclo-piétonniers, passages à niveau pour franchir la voie ferrée, passerelles) jusqu'à l'ajout de services du RTC.

Quant à la problématique des vitesses automobiles, les pistes de solution s'étendent à l'ensemble du secteur, autant sur les rues résidentielles que sur les axes majeurs. L'ensemble des solutions envisagées concernant principalement le réaménagement de la rue, que ce soit au niveau de la chaussée que de son encadrement bâti.

Les recommandations quant aux trottoirs sont générales et visent majoritairement leur entretien sur l'ensemble du territoire à l'étude. Cependant, les quelques commentaires plus spécifiques concernaient la portion ouest de la rue Saint-Vallier, aux abords du cimetière.

Ces commentaires ont été réitérés par le groupe qui s'était vu attribuer l'enjeu du réaménagement de la rue Saint-Vallier, qui proposait l'ajout de trottoirs pour assurer la continuité du réseau piétonnier. Des aménagements favorisant le partage de la route entre les automobilistes et les cyclistes ont également été mentionnés comme piste de solution pour cette rue.

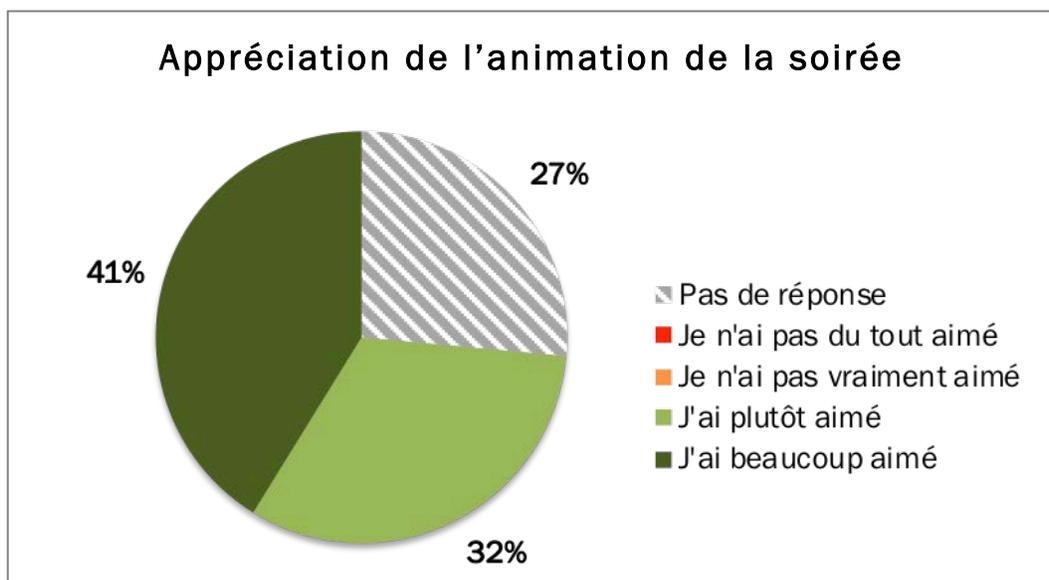
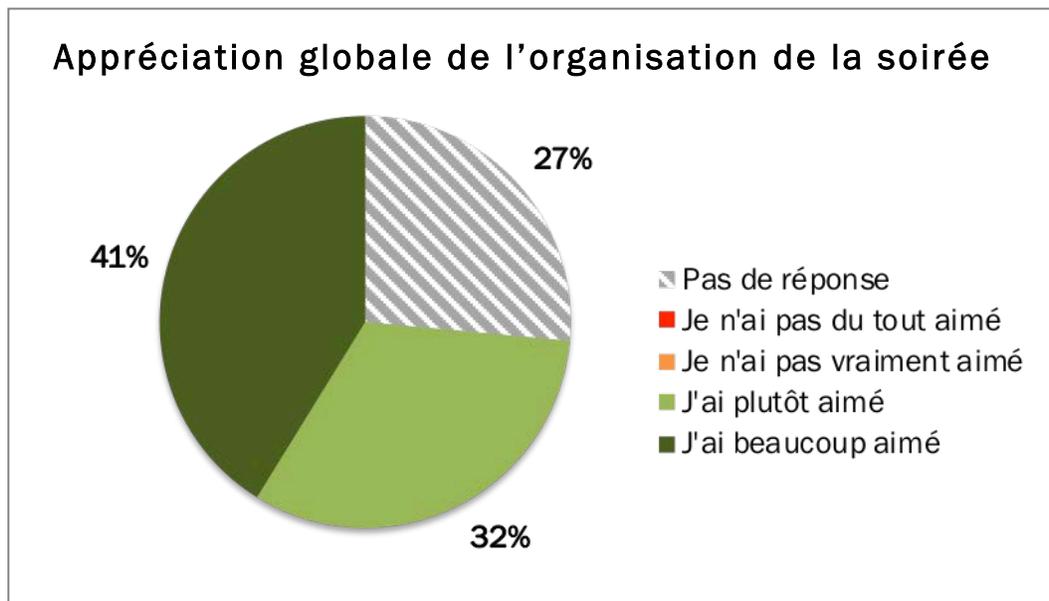




## Évaluation de la soirée

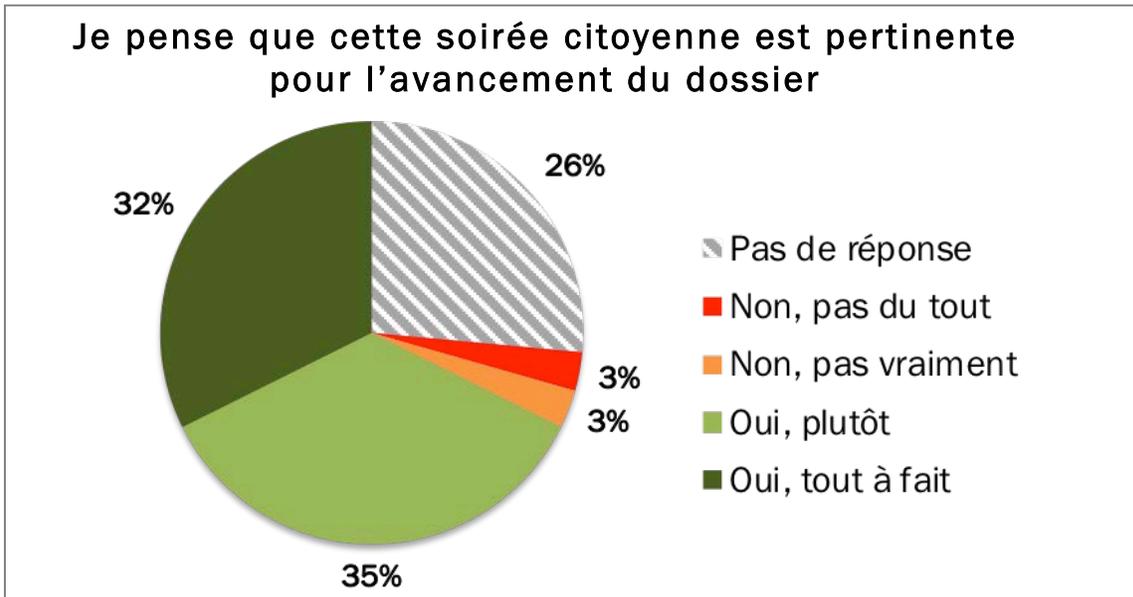
Sur 34 formulaires collectés à la fin de la soirée participative, 9 ne contenaient aucune réponse quant aux questions sur l'appréciation de l'organisation et de l'animation de la soirée, ce qui représente un taux de 27 %.

La soirée a été évaluée d'une façon très positive par les participants, que ce soit au niveau de l'organisation ou au niveau de l'animation de la soirée. Ainsi, 41 % des participants ont répondu avoir beaucoup aimé l'organisation et l'animation de la soirée, auxquels s'ajoutent un autre tiers ayant plutôt aimé ces deux éléments.

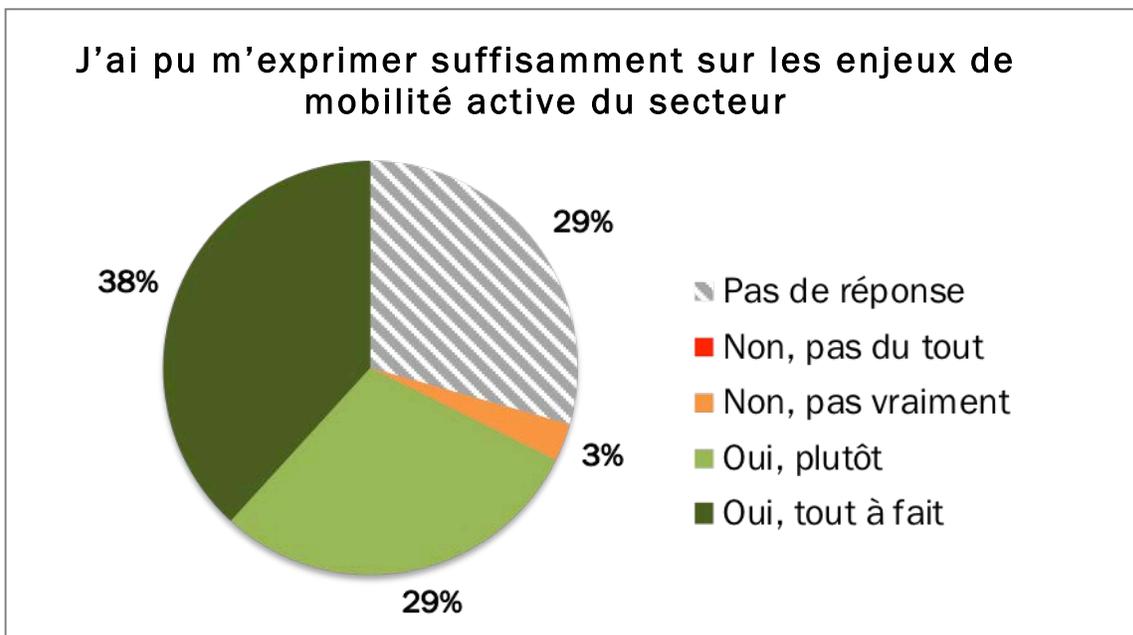


En ce qui a trait aux deux dernières questions de l'évaluation, le taux de réponses non-complétées est similaire aux deux premières questions, avec respectivement 26 % et 29 %.

À savoir si la soirée participative était pertinente pour l'avancement du dossier de la mobilité active dans le secteur de Notre-Dame-de-Pitié, près du deux tiers des participants ont répondu par la positive, tandis qu'une minorité (6 %, soit deux participants) n'était pas convaincue de sa pertinence.



Finalement, le taux de satisfaction atteint également les deux tiers en ce qui concerne le sentiment des participants d'avoir pu s'exprimer suffisamment lors de la soirée. 1 seul participant, qui représente un taux de 3 %, n'a pas estimé avoir pu s'exprimer suffisamment lors de la soirée.







CENTRE CULTURE ET ENVIRONNEMENT FRÉDÉRIC BACK

840, avenue De Salaberry, bureau 307

Québec (Québec) G1R 2T9

Tél. : 418 648-1242 – Téléc. : 418 524-4112

[transportsviables.org](http://transportsviables.org)