



CONSEIL DE QUARTIER

**Avis présenté dans  
le cadre des consultations sur la  
Vision Hamel-Laurentienne**

26 novembre 2020

## À propos du conseil de quartier du Vieux-Limoilou

---

Interlocuteur privilégié de la Ville de Québec, le conseil de quartier du Vieux-Limoilou (CQVL) a pour mission de permettre aux citoyens d'exprimer leurs opinions et leurs besoins concernant leur quartier, notamment en ce qui a trait à l'aménagement du territoire, l'aménagement des propriétés municipales, la vie communautaire et la sécurité publique.

Le conseil de quartier du Vieux-Limoilou est notamment appelé à :

- Émettre des recommandations sur les projets de modification aux règlements d'urbanisme dans le quartier ou sur tout projet touchant le quartier qui leur est soumis par la Ville de Québec;
- Tenir des séances de consultation publique;
- Transmettre leur avis au Conseil de Ville ou au Conseil d'Arrondissement sur toute matière concernant le quartier;
- Bonifier l'offre de service et contribuer à la planification ou la mise en oeuvre d'un projet municipal touchant le quartier.

Le conseil d'administration du conseil de quartier est composé d'un maximum de onze personnes, dont la conseillère municipale du district Vieux-Limoilou, sans droit de vote. Le conseil de quartier du Vieux-Limoilou représente environ 18 000 citoyens et citoyennes.

## Énoncé général

---

Dans le cadre de cet avis, le conseil de quartier du Vieux-Limoilou vise à **réaffirmer l'importance d'une transformation de l'autoroute Laurentienne en boulevard urbain et à saluer l'intégration de ce volet dans la vision proposée.**

Cela dit, **le conseil de quartier estime que la Ville de Québec devrait être plus ambitieuse dans sa vision du boulevard urbain**, en réduisant le nombre de voies proposées, et en donnant plus de longueur à la portion « boulevard » de l'artère. Si le projet est pensé en fonction d'abord du maintien de la fluidité automobile dans le secteur, plutôt que d'une « fluidité pour tous », ses impacts potentiels quant à la diminution des impacts associés à la circulation automobile dans le secteur (pollution de l'air, pollution sonore) pourraient ainsi être amenés.

Outre cet aspect, le conseil de quartier :

01. **apprécie l'intégration d'un réseau de passerelles cyclo-piétonne** permettant de créer plus de lieu de passage et de contacts entre secteurs;
02. **souhaite que l'aménagement du pont étagé proposé dans la vision soit convivial** au profit des déplacements actifs pour tout âge et situation des citoyennes et citoyens;
03. **espère l'occasion sera saisie pour organiser les déplacements dans Stadacona.**

## Une transformation nécessaire de l'autoroute Laurentienne

---

Depuis juin 2017, le conseil de quartier du Vieux-Limoilou a endossé la vision d'une **nécessaire transformation de l'autoroute Laurentienne en boulevard urbain**. Les préoccupations des administrateurs et administratrices du conseil de quartier ont été confirmées, en 2018-2019, dans le cadre d'une consultation citoyenne menée auprès de la population du quartier.

### 1. À propos de la démarche de consultation citoyenne de 2018-2019

**Les constats présentés ici sont appuyés, en bonne partie, sur les résultats d'une consultation citoyenne menée en décembre 2018 et janvier 2019** conjointement par les administrateurs et administratrices du conseil de quartier du Vieux-Limoilou et Votepour.ca.

Cette consultation visait à amener les Limoulois et Limouloises à définir une vision pour leur quartier, tout en témoignant de ses défis et enjeux et en identifiant des actions clefs pour son développement et son évolution.

Pour réaliser cette enquête les équipes ont :

- ◆ distribué 8 000 encarts en porte-à-porte;
- ◆ rejoint 5 000 résidences et 25 commerces;
- ◆ rencontré directement 200 personnes;
- ◆ diffusé de l'information sur 5 groupes Facebook;
- ◆ réalisé 7 entrevues médiatiques - papier, Web ou radio;
- ◆ rendu disponible un questionnaire papier à deux adresses du quartier;
- ◆ sollicité une multitude de relayeurs additionnels.

Au total, c'est plus de 900 personnes qui ont participé à l'enquête.

Pour consulter la démarche détaillée et ses résultats : <https://votepour.ca/rapport/vieux-limoilou/>

Pour consulter le rapport d'analyse associé à la consultation : <http://bit.ly/cqvl2025>

### 2. La nécessaire transformation de l'autoroute en boulevard urbain

D'entrée de jeu, selon les données recueillies dans le cadre de la consultation citoyenne menée en 2018-2019 par le conseil de quartier, **il apparaît que tout projet d'infrastructure ou de réfection routière au sud de la rue Soumande ne devrait pas avoir comme unique objectif la circulation automobile, à l'image d'une autoroute, mais devrait plutôt à la fois favoriser les transports actifs et collectifs, tout en renforçant les liens entre les quartiers Saint-Sauveur, Vieux-Limoilou, Lairet, Vanier et Saint-Roch.**

De plus, au-delà des déplacements, la réfection devrait permettre la mise en place autant d'un milieu de vie de qualité pour les citoyens et citoyennes des secteurs concernés, en lien avec des principes d'aménagement tels que la santé, la convivialité et l'efficacité.

Le conseil de quartier a proposé divers chantiers spécifiques, au-delà d'enjeux thématiques, aux citoyennes et citoyens. Selon les données de l'enquête, 44% des répondants ont choisi de donner une priorité de 7, 8, 9 ou 10 sur 10 au projet - cela, sans compter les commentaires spécifiques reçus concernant le projet dans les questions ouvertes posées aux citoyens.

De façon générale, l'impression - chez plusieurs répondants - est que cette transformation permettrait d'agir de plusieurs façons sur plusieurs enjeux prioritaires identifiés par les résidents et résidentes du quartier - environnement et qualité de l'air (thématique jugée prioritaire par près de 89% des répondants) ou encore les questions de mobilité urbaine (thématique jugée prioritaire par plus de 41% des répondants). Ainsi, comme le résume un citoyen : « Transformer l'autoroute Laurentienne en boulevard, ça serait en fait plusieurs actions combinées : verdissement, partage de la route, amélioration du tissu social en unissant les quartiers... »

C'est pourquoi, dans le cadre de ses *Recommandations stratégiques 2020-2025*, le conseil de quartier du Vieux-Limoilou a renouvelé sa demande formulée par voie de résolution en juin 2017, et suggéré que les autorités municipales, de concert avec les citoyens des zones concernées, se fassent porteuses de solutions autres que l'élargissement pur et simple de l'autoroute Laurentienne entre les rues Soumande et de la Croix-Rouge dans leurs représentations auprès des instances appropriées.

Le conseil de quartier y avait ainsi suggéré de mettre en place un boulevard urbain plutôt qu'un axe autoroutier, et cela, pour diverses raisons.

En effet, ce type d'aménagement :

- Favoriserait les transports actifs;
- Améliorerait les liens entre plusieurs des quartiers du centre-ville de Québec;
- Réduirait de la pollution de l'air due au transport routier;
- Permettrait de réduire la pollution sonore;
- Servirait à humaniser et rendre plus esthétique l'entrée au centre-ville de Québec.

De ce fait, selon le conseil de quartier, la transformation de l'autoroute Laurentienne en boulevard urbain, si elle est bien réalisée, viendrait atténuer des facteurs de risque environnementaux qui compromettent le maintien et la bonification d'un milieu de vie et d'un environnement de qualité pour les Limoulois et Limouloises. Ainsi, **l'opportunité offerte par le réaménagement de l'axe Hamel-Laurentienne est belle pour revoir l'entrée au centre-ville de façon bénéfique pour la santé et la qualité de vie de la population du secteur.**

### **3. Des lacunes importantes dans l'aménagement proposé**

En regard de la vision déposée à l'automne 2020 par la Ville de Québec, **le conseil de quartier du Vieux-Limoilou souhaite toutefois émettre plusieurs réserves en lumière de l'aménagement proposé dans la Vision Hamel-Laurentienne.**

Selon le conseil de quartier, **ces manques risquent de diminuer de façon importante les effets bénéfiques associés à la transformation proposée**, ce qui amène les administrateurs

et administratrices à suggérer plutôt à l'administration municipale d'être plus ambitieuse quant à sa planification concernant le boulevard urbain et les représentations qui lui seront associées.

Le conseil de quartier, se questionne ainsi face aux éléments suivants :

- (A) **Le nombre de voies proposées (8) semble excessif**, et plutôt que de réduire ou contenir la surface occupée par l'automobile, le projet proposé par la Ville de Québec semble plutôt, à l'inverse, vouloir venir l'amplifier et l'augmenter.

La vision de 2016-2017, à laquelle avait réagi jadis le conseil de quartier, impliquait une augmentation importante des voies dédiées au transport. Il est dommage que cette vision se soit perpétuée dans la planification proposée par l'administration municipale. Quel avantage, concrètement, y-a-t-il à générer autant de voies dédiées au transport quand, de toute façon, les automobilistes se buteront à l'entrée au centre-ville - actuellement formée par trois voies à l'entrée (vers Saint-Roch), se transformant rapidement en deux voies, et trois voies à la sortie (vers Charlesbourg)?

Si l'idée est de favoriser le transfert modal de l'automobile vers l'autobus, n'y aurait-il pas lieu, de toute façon, que ledit transfert soit favorisé et priorisé bien avant le pôle d'échange Saint-Roch et le stade Victoria? Normalement, par le biais de la mise en place d'un réseau de transport structurant, on pourrait imaginer que le flux d'automobile ne serait pas en augmentation dans cette zone, et, au contraire, demanderait à être réduit ou diminué?

Une hausse tout de même importante du nombre de voies - par le biais d'un maintien de l'offre automobile existante, et de l'ajout d'une voie réservée au transport en commun, n'enverrait-il pas plutôt un message contradictoire?

**Le conseil de quartier est donc d'avis que le nombre de voies devrait être soit maintenu aux six voies actuelles, soit réduit.**

- (B) **L'ampleur du boulevard urbain devrait être revue à la hausse**, et il est ainsi dommage que dans sa vision, la Ville de Québec limite la portion « boulevard urbain » de Laurentienne jusqu'à la hauteur - approximativement - de l'école secondaire Cardinal-Roy. **Le boulevard urbain devrait se rendre, minimalement, jusqu'à la hauteur du viaduc de la rue Soumande** ou, dans un monde idéal, au-delà de cette voie jusqu'au goulot d'étranglement routier qu'est l'autoroute de la Capitale.

Le conseil de quartier estime que, malgré le pont d'étagement de 200 mètres, qui laisse de la place à des aménagements verts ou dédiés aux transports actifs et qui sera assurément bienvenue, la longueur projetée du boulevard urbain ne permet pas un usage maximal du territoire, et une bonification large des liens entre les quartiers.

Encore ici, le risque est que l'on envoie un message contradictoire aux usagers de la route, en voulant d'un côté bonifier les aménagements à l'attention des transports actifs, du verdissement ou de l'habitation, mais cela sans vouloir avoir un impact négatif sur la fluidité automobile... Toutefois : ladite circulation automobile est au cœur d'une partie des enjeux ressentis pour le secteur quant à la qualité de l'air ou la pollution sonore, et

elle est également. Et comme il a été exposé au point précédent, techniquement l'objectif sera de diminuer la circulation automobile dans le secteur, de favoriser le transfert modal pour cette « entrée au centre-ville »... Message contradictoire?

- (C) Avec le développement de rues conviviales, le développement d'un réseau structurant dédié au transport collectif ou encore la multiplication des places publiques,, par exemple, la Ville de Québec cherche à revoir ses priorités et son approche en matière d'aménagement urbain. De ce fait, **il importe de mettre des « vieux réflexes » de côté en matière d'aménagement urbain** : pourquoi toujours donner l'impression d'avoir en tête la fluidité automobile comme facteur de réussite ou d'échec d'un aménagement?

Les infrastructures autoroutières en milieu urbain devraient être chose du passé. Il n'est pas nécessaire de voir une autoroute scinder le centre-ville en deux, créer une césure importante entre des axes d'habitation majeurs - et denses - dans le quartier, ou limiter l'accès à des pans importants de population à des infrastructures commerciales ou de loisir. Si l'aménagement, jadis, était centré sur la voiture - il importe aujourd'hui de revoir ces paradigmes. Et si l'on prévoit un réaménagement ambitieux - comme la Vision Hamel-Laurentienne en est porteuse - alors pourquoi ne pas faire un pas de plus et penser à une « fluidité pour tous » comme facteur de succès?

Si le réaménagement devait avoir des impacts sur la fluidité automobile, n'est-ce pas pour corriger l'erreur historique que représente l'autoroute Laurentienne en milieu urbain? Ne devrait-on pas plutôt s'assurer d'offrir - à proximité - des stationnements incitatifs et de soutenir le transfert modal vers le transport en commun et son futur réseau structurant? Et les aménagements ne pourraient-ils pas aller chercher de cette fluidité automobile et l'offrir aux autres modes de déplacement, autant qu'aux milieux de vie qui sont regroupés autour de cet axe?

**Bref, pourquoi ne pas couper, de façon plus importante que celle proposée dans le document de Vision, le lien avec ce segment d'autoroute qui empêche la densification et les communications entre milieux de vie?**

- (D) L'enjeu de la fluidité et de la vitesse des déplacements automobile vers le centre-ville de Québec semble, à certains égards, un « faux enjeu » dans la mesure où, au final, ce qui est proposé est essentiellement une illusion de vitesse.

**Peu importe la vitesse par laquelle les automobilistes feront le chemin vers le Sud, à partir de l'autoroute de la Capitale, l'enjeu reste le même à l'arrivée : l'entrée dans le centre-ville est, depuis longtemps, un goulot d'étranglement.**

Le matin, à l'heure de pointe, la file est longue et la vitesse de transit pas toujours rapide - et cela ne changera pas, peu importe le nombre de voies qui est ajouté à Laurentienne, tant sur sa portion autoroutière que sur sa portion boulevard. Sur Dorchester, il y a trois voies pour entrer au centre-ville, soit une voie directe, et deux permettant le virage à gauche ou à droite.

Il va sans dire que, d'un point de vue environnemental, cette période d'usage plus dense liée aux heures de pointe doit, on peut facilement l'imaginer, avoir des impacts sur la qualité de l'air, en lien avec l'émission de particules fines...

En ce sens, il y a lieu de se demander de quelle façon la Vision Hamel-Laurentienne s'intégrera-t-elle à celle du Réseau de transport structurant de la Capitale : n'y aurait-il pas lieu de développer, entre l'autoroute de la Capitale et la rue Soumande, un ou des stationnements incitatifs? De bonifier les possibilités de transfert modal vers le réseau de transport collectif, en amont du pôle d'échange Saint-Roch?

**La réinvention de l'axe Hamel-Laurentienne doit être une opportunité de repenser l'espace au profit du transport collectif**, par le biais d'un aménagement qui mettra de l'avant le transfert modal, plutôt que de perpétuer un cadre d'accès qui est déjà déficient quant à l'entrée au centre-ville.

D'autant que, selon les chiffres obtenus par le conseil de quartier en 2017, le débit journalier semblait stable dans la partie nord de l'autoroute : en effet, depuis 2004, c'est 46 000 voitures par jour qui y circuleraient... Une belle opportunité, donc, de changer les habitudes, d'innover, plutôt que de maintenir l'effet plateau atteint.

- (E) Enfin, il appert que **la réorganisation et l'amplification du volet « boulevard urbain » pourrait assurément permettre une meilleure occupation du territoire, par et pour l'humain, plutôt que par et pour l'automobile**. Limiter la portée de l'autoroute Laurentienne, et l'amplitude du boulevard urbain, c'est laisser plus de place, notamment, pour l'habitation et la densification.

Il va sans dire que les opportunités sont d'autant plus présentes, pour le développement urbain, si les bandes nécessitées par l'autoroute ne sont plus. La construction peut se faire à proximité, et l'humain peut se réapproprié plus avant l'espace disponible.

#### **4. Le spectre du 3e Lien entre Québec et Lévis**

Par ailleurs, **le conseil de quartier continue de s'inquiéter du « spectre du 3e Lien » qui pèse sur le secteur, et qui, lui aussi, pourra avoir pour impact d'exacerber les enjeux relatifs à la densité de la circulation automobile dans l'axe Laurentienne**, ainsi que les enjeux rattachés à la circulation de transit, dans le secteur.

Le 3e Lien ne doit pas figurer dans l'organisation de ce secteur, autant que les secteurs environnants - à moins qu'il ne soit entièrement dédié au transport collectif.

Rappel de la position du conseil de quartier sur le 3e Lien Québec-Lévis :

<http://monlimoilou.com/2020/projet-de-tunnel-quebec-levis-inquietudes-conseil-de-quartier-du-vieux-limoilou/>

## Autres considérations du conseil de quartier

---

Le conseil de quartier s'intéresse ici à d'autres aspects liés à la vision proposée par la Ville.

### 1. Pont à étage

Concernant le pont à étage, il va sans dire : cela sera assurément mieux que la situation actuelle, mais il reste à voir si la situation modifiée sera optimale. Est-ce que l'accès mis de l'avant sera réellement optimisé et convivial? Ou est-ce que l'aménagement viendra canaliser les flots de vents qui sont, avouons-le, bien présents dans ce secteur et, de ce fait, pourraient être rédhitoires aux déplacements actifs? À quel point serait-il agréable de se déplacer à cet endroit? Pour le conseil de quartier, **il est essentiel que le pont d'étagement, tel que proposé, soit un espace réellement convivial et sécuritaire.**

Autre élément : **la convivialité des aménagements doit être pensée pour un usage annuel**, et non pas seulement pour un usage en période estivale. Les aménagements qui seront réalisés afin de favoriser et soutenir les déplacements actifs doivent ainsi être accompagnés par un bon état des voies, tout particulièrement en ce qui concerne le déneigement et le drainage des accès. En complément avec la Politique de déneigement, les aménagements développés dans le cadre de la Vision Hamel-Laurentienne doivent ainsi permettre un usage à quatre saisons et cela, pour tout type de clientèles.

### 2. Liens cyclo-piétons

**Le conseil de quartier voit d'un bon œil la mise en place d'un réseau de passerelles cyclo-piétonnes entre les deux rives de la rivière Saint-Charles** - tout particulièrement celles dans le secteur du Vieux-Limoilou. En effet, outre le passage par les ponts Dorchester et Drouin, ainsi que la passerelle déjà prévue liant le secteur Pointe-aux-Lièvres et la 8e Rue, le conseil de quartier estime que l'ajout d'une autre passerelle à mi-chemin (ou presque) entre les ponts Drouin et Dorchester sera utile et utilisée.

Évidemment, nous espérons que ce lien cyclo-piéton ne se limite pas à faire un pont entre les deux rives de la piste cyclable de la rivière Saint-Charles, mais qu'elle viendra s'ajouter à l'éventail d'opportunités des déplacements piétons dans le quartier. De ce fait : **un accès direct à la passerelle piétonne, dans les environs de la 2e Avenue et de la 2e Rue, serait à considérer et préconiser**, afin de faciliter l'utilisation de cet accès par les populations du sud du quartier et d'avoir un impact réel sur la vitesse des déplacements actifs entre cette zone et le secteur du parc Victoria, par exemple.

Par ailleurs, en lien avec la planification relative au Réseau de transport structurant, **il importe d'avoir un usage cyclo-piéton qui soit préservé dans le secteur du pont Lavigneur**, si

celui-ci doit être remplacé ou déplacé en lien avec son incapacité à soutenir un flux de transport de type autobus.

Enfin, le conseil de quartier du Vieux-Limoilou espère que **l'aménagement des liens cyclo-piétons prévu sera convivial, tant dans leur structure, que dans la façon par laquelle ces nouveaux liens actifs seront intégrés dans l'ensemble de l'aménagement du quartier**. Par exemple : la passerelle débouchant sur la 8e Rue sera-t-elle accompagnée par le développement d'une rue partagée, menant de la Pointe-aux-Lièvres jusqu'à la 3e Avenue?

### **3. Réorganisation du transit dans le secteur Stadacona**

Dans la foulée de la réorganisation des entrées et sorties d'autoroute, des citoyens ont porté à l'oreille du conseil de quartier des préoccupations relatives à la circulation de transit dans le secteur, sans oublier les autres enjeux relatifs au secteur - désert alimentaire, enjeux relatifs au verdissement de certaines rues, etc. **Quel sera l'impact des aménagements proposés dans la vision pour Stadacona? Et de quelle façon pourra-t-on également s'assurer que les défis ressentis, par exemple, du point de vue alimentaire, sont amenuisés par ce nouveau plan?** Les résidents de ce secteur auront-ils un accès facilité à de l'alimentation à prix accessible - par exemple, du côté du secteur Soumande / Fleur-de-Lys?

En parallèle du Lab-École qui sera installé dans ce secteur, la Vision Hamel-Laurentienne nous semble une belle occasion pour analyser les divers enjeux et réalités de ce secteur plus vulnérable du Vieux-Limoilou.

## **Conclusion**

---

En définitive, bien que le conseil de quartier du Vieux-Limoilou voit d'un bon œil la vision proposée par la Ville de Québec concernant l'axe Hamel-Laurentienne. En effet, il s'agit d'un réel pas en avant, tout particulièrement considérant l'état actuel des lieux - notamment avec la césure urbaine que représente l'autoroute Laurentienne.

Cela dit, aurait-on dû être plus ambitieux dans le développement du boulevard urbain? Si la planification du boulevard urbain se rapproche trop de celui d'un réseau autoroutier, au final, on remplace une plaie urbaine par une autre... Des questions doivent donc être soulevées quant à une vision qui semble mettre de l'avant la « fluidité automobile par défaut » alors qu'elle devrait être pensée d'abord et avant tout comme une réappropriation « pour et par l'humain » d'un espace était, et qui est encore, dédié à l'automobile.

**La vision proposée pour Hamel-Laurentienne est un pas en avant, mais est-ce qu'il s'agit d'un pas trop timide, considérant les objectifs visés et les effets souhaités?**