



Raménagement de la rue Saint-Vallier Ouest **Rapport de la démarche de participation publique**

Déposé au Service de la planification de l'aménagement et de l'environnement –
Division du développement durable

Juin 2023

Dans le cadre de la Politique de participation publique, un rapport complet des activités de la démarche de participation publique est produit.

Dans ce document, les informations suivantes sont regroupées :

- Les étapes de la démarche de participation publique réalisées;
- Les principaux commentaires et recommandations formulés dans le cadre des activités de participation active et des mesures de consultation;
- Les commentaires et recommandations qui ont induit les principales modifications apportées à l'acte soumis pour adoption au conseil, le cas échéant.

Description du projet

Le projet de réaménagement de la rue Saint-Vallier s'inscrit dans une approche novatrice pour en faire une artère plus conviviale qui favorisera la qualité de vie de ce milieu de vie au cœur du quartier Saint-Sauveur.

La réflexion amorcée par le conseil de quartier de Saint-Sauveur et le Comité des citoyens et citoyennes du quartier Saint-Sauveur dans le cadre de leur plan de mobilité durable en 2016 et par la Société de développement commercial Saint-Sauveur en 2017 ont été les bougies d'allumage de ce projet mené au cœur d'une communauté dynamique et solidaire.

Après une consultation en ligne en 2017 et un atelier participatif portant sur le verdissement d'un secteur de la rue Saint-Vallier en 2019, la Ville de Québec a annoncé sa volonté de modifier l'aspect de la rue Saint-Vallier Ouest dans la section entre la rue Marie-de-l'Incarnation et le boulevard Charest, en améliorant la végétalisation de l'artère par l'entremise de projets de verdissement.

C'est dans cette perspective que la Ville poursuit sa démarche de participation publique afin de présenter les orientations proposées pour le réaménagement de la rue Saint-Vallier Ouest.

Documentation disponible dans le site Web de la Ville de Québec :

<https://www.ville.quebec.qc.ca/citoyens/participation-citoyenne/activites/fiche.aspx?IdProjet=22>

Démarche de participation publique

- Consultations en amont :
 - Consultation en ligne portant sur le verdissement d'un secteur de la rue Saint-Vallier Ouest (septembre 2017);
 - Ateliers de discussions portant sur le verdissement de la rue Saint-Vallier Ouest (26 novembre 2019);
 - Questionnaire sur le réaménagement de la rue Saint-Vallier Ouest (du 22 juillet au 21 août 2022);
 - Présentation sommaire des besoins captés aux personnes administrant la Société de développement commerciale (SDC) de Saint-Sauveur (30 novembre 2023);
 - Présentation sommaire du projet aux personnes administrant le conseil de quartier de Saint-Sauveur (17 janvier 2023);
 - Présentation aux organismes du secteur et planification d'une balade urbaine (28 mars 2023);
 - Rencontre préparatoire avec la SDC Saint-Sauveur et le conseil de quartier de Saint-Sauveur en prévision des ateliers participatifs (5 avril 2023);
 - Rencontre de planification de la balade urbaine avec le comité des citoyens et citoyennes de Saint-Sauveur et Concertation Saint-Sauveur (3 mai 2023).

- Activités de participation publique portant sur le projet de réaménagement de la rue Saint-Vallier Ouest :
 - Ateliers participatifs portant sur le réaménagement de la rue Saint-Vallier Ouest (17 avril et 15 mai 2023);
 - Consultation écrite portant sur le projet de réaménagement de la rue Saint-Vallier Ouest (menée du 18 avril au 22 mai 2023);
 - Balade urbaine portant sur le réaménagement de la rue Saint-Vallier Ouest (26 mai 2023).

Rapports des différentes étapes (voir les documents en annexe)

- Compte-rendu des ateliers participatifs – Réaménagement de la rue Saint-Vallier Ouest (juin 2023);
- Rapport de la consultation écrite – Réaménagement de la rue Saint-Vallier Ouest (juin 2023);
- Compte-rendu de la balade urbaine – Réaménagement de la rue Saint-Vallier Ouest (juin 2023).

Annexe : Rapports des différentes étapes

Compte-rendu d'activité de participation publique

Ateliers participatifs portant sur le réaménagement de la rue Saint-Vallier Ouest

Dates, heures et lieux

- **Le 17 avril 2023**, 19 h, Centre Édouard-Lavergne, salle 303 (390, rue Arago Ouest, Québec);
- **Le 15 mai 2023**, 19 h, Centre Édouard-Lavergne, salle 104 (390, rue Arago Ouest, Québec).

Déroulement de l'activité

1. Accueil des participants :
 - a. Prise de présence à la table d'accueil;
 - b. Invitation à passer à la table d'activité d'*Ambiances urbaines* pour indiquer au moyen d'autocollants de couleurs leurs préférences sur les images d'ambiance proposées.
2. Mention des objectifs de la rencontre, de l'enregistrement de la séance aux fins de diffusion sous toutes ses formes, notamment dans le site Web de la Ville afin de permettre la participation écrite des personnes intéressées qui n'auraient pu être présentes;
3. Mot de bienvenue de l'élu;
4. Présentation du projet et mise en contexte du concept préliminaire;
5. Explication des instructions pour les ateliers;
6. Ateliers en équipe :
 - a. Levier 1 – deux scénarios à commenter;
 - b. Levier 2 – Équilibre entre verdissement et espaces modulables;
 - c. Levier 3 – Identifier et détailler les forces et zones de vigilance du concept préliminaire proposé.
7. Retour en plénière et discussion des résultats avec les porte-paroles de chaque table;
8. Mot de la fin de l'élu;
9. Annonce des prochaines étapes et fin de l'activité.

Activité réalisée à la demande du Service de la planification de l'aménagement et de l'environnement

Projet

Formation des groupes

Les groupes se formaient librement. Les participants étant invités à l'accueil à varier la composition des groupes. Au moment de leur inscription, les participants devaient répondre à un questionnaire en indiquant s'ils étaient :

- Citoyens;
- Personne représentant un établissement commercial;
- Personne représentant un organisme;
- Personne fréquentant ou circulant sur la rue Saint-Vallier ou autres.

Devant le grand nombre d'inscrits pour la première activité, une seconde activité a dû être planifiée. Les 50 premiers participants se sont vu offrir la possibilité d'assister à l'une ou l'autre des séances.

Objectifs de l'activité

- Réunir les citoyens, gens d'affaires et organismes touchés par le projet de réaménagement de la rue Saint-Vallier Ouest;
- Présenter les scénarios proposés et répondre aux questions des participants;
- Délibérer en sous-groupe autour des scénarios proposés quant aux parcours cyclables, au transport collectif, aux usages flexibles et aux infrastructures vertes;
- Déterminer en sous-groupe les forces et zones de vigilance et délibérer de ceux-ci en plénière avec l'ensemble des participants.

Documentation disponible dans le site Web de la Ville de Québec

<https://www.ville.quebec.qc.ca/citoyens/participation-citoyenne/activites/fiche.aspx?IdProjet=22>

Participation

Conseiller municipal

- M. Pierre-Luc Lachance, conseiller municipal, district électoral de Saint-Roch–Saint-Sauveur.

Intervenants de la Ville :

- M^{me} Patricia Collerette, conseillère culture, loisirs et vie communautaire, Division du développement durable, Service de la planification de l'aménagement et de l'environnement, Ville de Québec;
- M^{me} Karine Hudon, architecte-paysagiste, Service de la planification de l'aménagement et de l'environnement, Ville de Québec;
- M^{me} Hélène Rioux, technicienne à la recherche et à la planification, Service de l'interaction citoyenne, Ville de Québec;
- M. Martin Gignac, premier technicien en génie civil, Service de la planification de l'aménagement et de l'environnement, Ville de Québec;

- M. François-Xavier Massicotte, analyste au Réseau de transport de la capitale;
- M. Jean-François Martel-Castonguay, chef d'équipe – Mobilité durable, Division de la planification stratégie du territoire, Service de la planification de l'aménagement et de l'environnement, Ville de Québec;
- M^{me} Louisanne Tardif-Leblanc, agente de recherche, Division de la planification stratégie du territoire, Service de la planification de l'aménagement et de l'environnement, Ville de Québec;
- M. Sergio Miguel Marques da Costa, ingénieur, Division de la planification du transport et de la conception routière, Service du transport et de la mobilité intelligente, Ville de Québec;
- M. Serge Bety, technicien à la circulation et au transport, Service du transport et de la mobilité intelligente, Ville de Québec;
- M. Sergiy Kosov, ingénieur, chef d'équipe, Division de la planification et de la conception routière, Service du transport et de la mobilité intelligente, Ville de Québec;
- M. Ghislain Breton, chef d'équipe, Division du développement durable, Service de la planification de l'aménagement et de l'environnement, Ville de Québec;
- M. Tommy Grégoire, conseiller en développement économique, Service du développement économique et des grands projets, Ville de Québec;
- M^{me} Isabelle Petit, conseillère en communication, Service des communications, Ville de Québec.

Animation de la rencontre

- M. Dave G. Pelletier, conseiller en consultations publiques, Service de l'interaction citoyenne, Ville de Québec

Nombre de participants

- 86 participants ont pris part à l'un ou l'autre des ateliers du 17 avril ou du 15 mai 2023.
-

Activité Levier 1 – Deux scénarios à commenter

Lors de la première activité, les participants devaient identifier en équipe le scénario qu'ils préfèrent, commenter et proposer des alternatives entre :

- **Scénario A :**
 - Qui prévoit des stationnements, des terrasses et du verdissement des deux côtés dans le secteur le plus commercial de la rue Saint-Vallier ouest;
 - Implantation d'un réseau cyclable sur les rues Mazenod et Bagot;
 - Verdissement dans le secteur médian entre les rues Bigaouette et Durocher.
- **Scénario B :**
 - Qui prévoit des stationnements, des terrasses et du verdissement d'un côté;
 - Implantation d'une bande cyclable à contre-sens sur la rue Saint-Vallier Ouest en direction Est.

4.

LEVIER 1 – COMPARATIF SCÉNARIOS A ET B
Commentez les deux scénarios proposés. Votre préférence est pour : A B

secteur est: A Secteur médian: A Secteur Ouest: B

RÉPONSE AUX BESOINS AFFECTÉS PAR LES SCÉNARIOS	VERDISSEMENT	PLACE AUX CYCLISTES	ESPACES MODULABLES TERRASSES ET STATIONNEMENTS	COMMENTAIRES (AVANTAGES, INCONVÉNIENTS, AJUSTEMENTS, TRONÇONS À PRIVILÉGIER SELON LES BESOINS, ETC.)
<p>○ Besoin répondu ○ Besoin plus ou moins répondu ○ Besoin non répondu</p> <p>SCÉNARIO A*</p>	<p>COMPARATIF SCÉNARIOS : Bonification de + 13 % par rapport au scénario B.</p> <p>Plantation d'arbres des deux côtés de SVO.</p>	<p>Aucune voie cyclable aménagée sur SVO.</p> <p>Réseau cyclable sur les rues locales (chaussées désignées sur rues existantes à sens unique).</p> <p>*Détails à la page 2 « Levier 1 – Scénario A – Réseau cyclable ».</p>	<p>COMPARATIF SCÉNARIOS : Bonification de + 34 % par rapport au scénario B.</p> <p>Espaces modulables pour terrasses et stationnements des deux côtés de SVO.</p>	<p>→ Impossible de concilier tout le monde → Stationnements pas prioritaire → Secteur Est prioritaire → RTC par Simon Napoléon? → Horaires de livraison (Éclairage) → La route des cyclistes font qu'ils passent par St-Vallier → façade végétal avec miroir d'eau</p>
<p>SCÉNARIO B*</p>	<p>Plantation d'arbres d'un côté de SVO seulement.</p>	<p>COMPARATIF SCÉNARIOS : Bonification de + 50 % par rapport au scénario A.</p> <p>Bande cyclable à contre-sens sur une partie de SVO.</p> <p>Réseau cyclable sur les rues locales (chaussées désignées sur rues existantes à sens unique).</p> <p>*Détails à la page 3 « Levier 1 – Scénario B – Réseau cyclable ».</p>	<p>Espaces modulables pour terrasses et stationnements d'un côté de SVO seulement.</p>	<p>→ Avoir différents scénarios par secteur → Stationnement Corillon ↳ Doit être modulable → ajout RTC par Simon N.</p>

*Ces images représentent la localisation #2 sur le plan. Voir le plan et les illustrations (bulles) pour voir l'impact des scénarios sur l'ensemble de la rue.

Page 1

TISD
IISD

Modification des durées + permis de stationnement au du quartier complet afin d'éclaircir les voitures

Feuillet d'une table de participants – Levier 1

Scénario A

Les participants de 11 des 16 tables soulignent les avantages du scénario A à l'égard de l'aménagement possible de terrasses, soulignant au passage leurs préoccupations à l'égard des trottoirs (sur la rue Saint-Vallier ou dans les rues transversales) ainsi que de la fluidité des voies cyclables alternatives à Saint-Vallier. Si certains participants proposent de recourir à une rue

partagée pour combiner les usages sur une même chaussée, d'autres soulèvent des inquiétudes quant à l'impact sur la sécurité des autres usagers.

La largeur des trottoirs, de même que l'impact favorable du verdissement en termes de réduction des îlots de chaleur, notamment des murs végétaux, ainsi que la nécessité de parfaire leur entretien sont également des éléments du scénario A qui ont été soulignés par quelques participants.

Les participants aux ateliers sont partagés quant à l'espace devant être accordé au stationnement. Certains disent craindre que les espaces occupés par des terrasses l'été soient convertis en stationnement l'hiver, certains proposant même que ce soient des stationnements pour vélos, alors que d'autres apprécient cette flexibilité saisonnière.

Finalement, des participants invitent à considérer davantage le besoin d'espaces de livraison, de débarcadères ou de stationnements des commerçants, vitales à leurs activités.

Commentaires sur le scénario A :

- Terrasses et mobilier :
 - « Plus de possibilités pour les commerces »
 - « Plus de terrasse, de verdure, de flexibilité »
 - « Gentrification intensive, comment réfléchir à l'aménagement en respectant les populations vulnérables? Il faut garder des terrains pour les logements sociaux »
 - « Rendre la place des oblats avec du mobilier plus durable »
 - « Plus d'espace pour les terrasses va faire naître de nouveaux resto [...] »
 - « Je crois qu'il faut ajouter des espaces de plaisance : terrasse, espaces verts »
 - « Avantages : verdissement, agrément, mobilier conviviaux »
 - « A pour le secteur commercial afin de laisser plus d'espace aux terrasses et B pour le secteur médian »
 - « A = entre Charest et Des Oblats (pour ce tronçon, ce scénario est bien adapté avec les nombreux restos des deux côtés de la rue. Il faut des infrastructures pour que les enfants ne puissent pas tomber dans la rue à partir des terrasses »
 - « [...] Commerçants inquiets de l'impact cycliste sur la perte de terrasse et de mobilier [...] Secteur gastronomique : avantage à mettre plus de mobilier urbain. Moins requis pour les autres secteurs »
- Trottoirs/piétons/sécurité routière :
 - « Élargissement du trottoir Saint-Luc-Saint-Vallier, attention glaçons pour les piétons »
 - « Secteur ouest : passage piéton prioritaire devant Latulippe »
 - « Augmentation des traverses piétonnes « sur demande »
 - « La sécurité routière est un enjeu pour les enfants et la rue a ses limites »
 - « Trottoirs larges = poussettes et mobilité réduite contentes »
 - « [...] inquiétude générale niveau trottoir/rue »
- Vélo/voie/parcours/réseau/bande cyclable :
 - « Intéressé par ce scénario seulement si les pistes sont adéquates et sécuritaires (pas seulement de la peinture) »
 - « Même en l'absence de bande, les cyclistes vont faire le double sens »
 - « La réalité des cyclistes font qu'ils passent par Saint-Vallier »
 - « L'hiver, utiliser les espaces de terrasses du secteur est pour des stationnements de vélos »
 - « Si la voie cyclable n'est pas sur SVO, les services d'entretien doivent être majorés sur les rues environnantes (déneigement, déglacage...) »
 - « [...] il serait primordial que les voies cyclables alternatives ne zigzaguent pas trop : utiliser des Oblats et Saint-Ambroise »
 - « Besoin d'un lien cyclable fort dans les rues avoisinantes, dans le quartier (Saint-Luc, Saint-Germain, des Oblats, Raoul-Jobin) »
 - « de Montmartre = bonne voie cyclable ouest-est »

- « Possibilité de faire une rue partagée, très faible débit, avec cycliste autorisés en contresens »
- « [...] Les vélos seront intégrés à la rue partagée »
- « [...] Central-est = a / central-ouest = b. Conserver le lien cyclable Montmagny. Réseau cyclable sur Cardinal-Taschereau - Saint-Ambroise – d'Argenson ou Saint-François Ouest : priorité vélo [...] mobilité cycliste est importante et doit passer rues voisines si ce n'est pas par SVO [...] »
- Stationnement sur rue :
 - « Impossible de concilier tout le monde. Stationnement pas prioritaire »
 - « Crainte que le scénario A n'apporte trop de stationnement sur la rue en hiver et chaos avec les vélos dans la rue »
 - « Nous croyons qu'il faudrait tout de même, si modulable, il ne puisse avoir des stationnements sur un des côtés de la rue »
 - « [...] Stationnement et verdissement vraiment importants [...] »
 - « ++ Si c'est réellement du stationnement en secteur ouest et stationnements flexibles côté est »
- Livraison / débarcadères/commerces :
 - « Horaire de livraison »
 - « Pour le secteur ouest (commercial) certains prônent le scénario A pour consolider la vocation commerciale alors que d'autres.... »
 - « Attention aux accès livraison, certains commerces ont des 53 pieds »
- Verdissement:
 - « Plus de terrasse, de verdure et de flexibilité »
 - « Façades végétales très intéressantes »
 - « Plus de murs végétaux »
 - « Dispositions des espaces flexibles / arbres le long de Saint-Vallier pour avoir une couverture idéale »
 - « Les îlots de chaleur sont diminués – bon pour les personnes vulnérables »
- Impact sur Marie-de-l'Incarnation :
 - « Inquiétude sur l'impact sur la circulation sur Marie-de-l'Incarnation »
- Desserte en transport collectif :
 - « [...] RTC par Simon-Napoléon et Elzéar? [...] »
 - « [...] perte de desserte TC »
 - « [...] possibilité de mettre 2 trajets de bus sur Des Oblats. Simplicité. Trajet de bus : sécurité sur des Oblats, croisement d'une école = réaménagement requis [...] »

Scénario B

Une seule table de participants a indiqué préférer le second scénario, quatre n'arrivant pas à trancher (les deux options ont été cochées). Ce scénario, prévoyant l'implantation d'une bande cyclable à contre-sens sur la rue Saint-Vallier Ouest en direction Est a semblé plus réaliste pour les secteurs *médian* et *Ouest* de la rue aux yeux des participants.

Les participants soulignent les avantages que procure le *scénario B* en matière de sécurité routière, se montrant néanmoins critiques quant à la connectivité avec le reste du réseau cyclable et l'impact de son implantation sur le verdissement ou sur les activités commerciales de l'artère, par le retrait d'espace de stationnement sur rue notamment. Les participants d'une table craignent que cette bande cyclable, combinée à la diminution de la desserte en transport collectif, nuise aux populations plus vulnérables.

Commentaires sur le scénario B :

- Terrasses et mobilier :
 - « Pas très réaliste pour le développement commercial du secteur Est »
 - « Central/Ouest : moins de placette, moins de mobilier = plus d'espaces d'appropriation »
- Vélo/voie/parcours/réseau/bande cyclable :
 - « Facilité à circuler pour les vélos »
 - « Ne permet pas la connectivité avec le réseau cyclable existant (Montmagny?) »
 - « Gain minime pour les vélos avec l'option A. Avec verdissage, terrasse et stationnement, l'option B serait mieux »
 - « Peut-être intéressant si la voie cyclable fait toute la rue »
 - « Pas idéal pour les cyclistes, moins d'arbres et d'espace de terrasses...peu souhaitable »
 - « Pensez aux voies partagées cyclistes-piétons pour rendre le scénario plus attractif et faire des compromis par endroits en plantant des arbres des deux côtés »
 - « Point de vue sécurité routière, ce scénario est mieux »
 - « Crainte que la bande cyclable ne serve de débarcadère »
 - « ...souhaitent le scénario B pour mettre en vitrine la mobilité active et inciter les gens à prendre le vélo considérant l'achalandage de la rue (secteur est et médian) »
 - « À partir des Oblats jusqu'à Marie-de-l'Incarnation, la piste cyclable est importante pour rendre les déplacements à vélo utiles et rapides »
 - « À partir des Oblats, la piste cyclable pourrait dévier sur les rues de Mazenod, Bagot ou vers le nord sur Sainte-Catherine -Saint-François ou sur d'Argenson, mais pour cette option, il faudrait passer par le stationnement du Caméléon »
 - « Meilleur compromis, verdissage avec ombrage maximisé, meilleure protection des cyclistes vulnérables (avec bollards 12 mois par année), évite le vélo sur le trottoir, bande cyclable 4 saisons est importante et bien déneigée! »
 - « De Marie-de-l'Incarnation à Sainte-Ambroise, il n'y a pas de resto au sud, donc de l'espace pour une piste cyclable » [note : le commentaire a été couvert d'un trait]
 - « Désir d'avoir un lien direct à vélo dans les deux sens »
 - « À l'est des Oblats/ sécurité / SQLDT de la piste [orthographe incertain]/protection »
 - « Gros défi d'arrimer la nouvelle infrastructure aux rues locales (sens, bus, vélo) »
- Stationnement sur rue :
 - « Avoir différents scénarios par secteur. Stationnement Carillon peut être modulable. Modification des durées, permis de stationnement du quartier complet afin d'épurer les voitures »
 - « Préoccupations pour les commerces : perte de stationnement... »
- Verdissage :
 - « ...moins d'arbres »
 - « ...faire des compromis par endroits en plantant des arbres des deux côtés »
 - « Verdissage avec ombrage maximisé... »
- Desserte en transport collectif :
 - « Crainte que la bande cyclable = impact pour les personnes vulnérables à travers Saint-Vallier pour aller chercher autobus »
 - « Pourrait-on utiliser la rue de l'Aqueduc pour les autobus qui circulent vers l'est? Ceux-ci pourraient ensuite tourner sur des Oblats. Cette idée permettrait de rapprocher les circuits d'autobus pour les résidents »
 - « [...] perte de desserte TC [...] »

Activité Levier 2 – Équilibre entre verdissement et espaces modulables

Pour cette seconde activité, les participants étaient appelés à discuter des mêmes scénarios proposés que lors de l'activité précédente pour les secteurs Est et Médian, de même que de la proposition de réaménagement sur le secteur Ouest. En équipe, ils devaient trouver un point d'équilibre entre verdissement (arbres) et espaces modulables/bandes flexibles (stationnements et terrasses).

LEVIER 2 – BANDES FLEXIBLES

Pour les trois (3) secteurs et les deux scénarios potentiels (A et B du levier 1), cochez la réponse qui suscite l'adhésion de votre équipe et justifiez.

NB : Les bandes flexibles intègrent déjà une bonification minimale en verdissement par rapport à maintenant.

Devrait-on intégrer plus de verdissement et réduire l'espace modulable réservé aux stationnements et terrasses?

Exemple de bande flexible

Bar Le Duck

Extrait de plan

	NON Proposition déjà équilibrée	OUI Ajouter un peu de verdissement	OUI Ajouter beaucoup de verdissement	JUSTIFICATIF selon votre connaissance des particularités de chaque secteur (espaces supplémentaires pour répondre au verso)
SECTEUR EST				
SCÉNARIO A – Prévoit un gain de 54 % d'espaces modulables (terrasses et stationnements) par rapport à maintenant.	✓			BEL EQUILIBRE & FLEXIBILITÉ
SCÉNARIO B – Prévoit une perte de 21 % d'espaces modulables (terrasses et stationnements) par rapport à maintenant.	✓			ÉQUILIBRÉ
SECTEUR MEDIAN				
SCÉNARIO A – Prévoit un gain de 40 % d'espaces modulables (terrasses et stationnements) par rapport à maintenant.			✓	
SCÉNARIO B – Prévoit une perte de 30 % d'espaces modulables (terrasses et stationnements) par rapport à maintenant.			✓	
SECTEUR OUEST				
Prévoit un gain de 20 % d'espaces modulables (terrasses et stationnements) par rapport à maintenant. À noter que les scénarios A et B ne concernent pas ce secteur.	✓		✓	Où VERT DU VERDISSEMENT PLUTÔT QUE STATIONNEMENT

T15F

Feuillelet d'une table de participants – Levier 2

Secteur Est¹

Le scénario A appliqué au secteur Est permet un gain de 54 % d'espaces modulables par rapport à la situation actuelle (pouvant être occupé de façon saisonnière par des terrasses et des stationnements). Les avis sont partagés. Une mince majorité de tables (7) a indiqué que ce scénario semblait déjà bien équilibré en termes de verdissement alors que les autres trouvaient souhaitable d'y ajouter un peu (2) ou beaucoup de verdissement (5). Deux équipes n'ont coché aucune case.

Chez les participants trouvant le scénario A bien équilibré, on indique que la « présence de terrasses est aussi importante que les arbres dans le secteur Est ». Pour ces derniers, la

¹ Les commentaires détaillés se trouvent en annexe

proposition semble offrir un « *bel équilibre et flexibilité* » entre les besoins des commerçants (terrasses et stationnements) et la réduction des îlots de chaleur par « *une meilleure répartition afin que le couvert végétal soit continu* ».

Aux tables ayant indiqué souhaiter davantage de verdissement à la proposition du *scénario A*, il est également question de réduction d'îlots de chaleurs, du besoin de fraîcheur du quartier et du besoin d'espace pour les terrasses, plusieurs précisant ne pas souhaiter que ces espaces soient convertis en cases de stationnement l'hiver.

Le *scénario B* appliqué à ce même secteur Est de la rue Saint-Vallier Ouest prévoit quant à lui une perte de 21 % d'espaces modulables. Les participants de 4 tables ont indiqué trouver ce scénario équilibré alors que 5 n'y ont pas répondu.

Les autres participants sont majoritairement d'avis qu'il faut ajouter beaucoup (5) ou un peu de verdissement (2) à cette proposition. Davantage de plantations contribueraient à en faire un « *compromis acceptable entre besoins du secteur commercial et notre besoin de fraîcheur* », soutiennent-ils. D'ailleurs, une table indique que moins de stationnement pourrait induire un apaisement de la circulation, ce qui correspondrait à leur sens en une « *meilleure atteinte des objectifs de piéton/verdissement* ».

Secteur Médian²

Appliqué au secteur médian, le *scénario A* permet un gain de 40% d'espaces modulables. Les participants d'une forte majorité de table (11 sur 16) souhaitent que soit ajouté à la proposition beaucoup (8) ou un peu (3) de verdissement supplémentaire.

La rue étant plus large dans ce secteur, plusieurs participants s'accordent pour dire qu'il serait intéressant d'y prévoir davantage de verdissement, notamment à proximité du parc Durocher. Les tables de quelques participants indiquent que ce secteur a un « *besoin réel d'avoir autant d'espace de stationnement entre [la rue] Père-Grenier et Carillon car [l'avenir] du stationnement public est incertain* » selon ces derniers.

Le *scénario B* occasionne plutôt une perte de 30 % de ces espaces modulables comparativement à aujourd'hui. Pour les participants aux tables ayant complété cette activité (7 tables sur 16 n'y ont pas répondu), pratiquement la totalité (9) reprennent sensiblement les éléments mentionnés précédemment afin de justifier leur préférence pour davantage de verdissement dans le secteur médian, à savoir le besoin de fraîcheur du quartier et ce souci de « *rendre les espaces flexibles agréables* ».

Secteur Ouest³

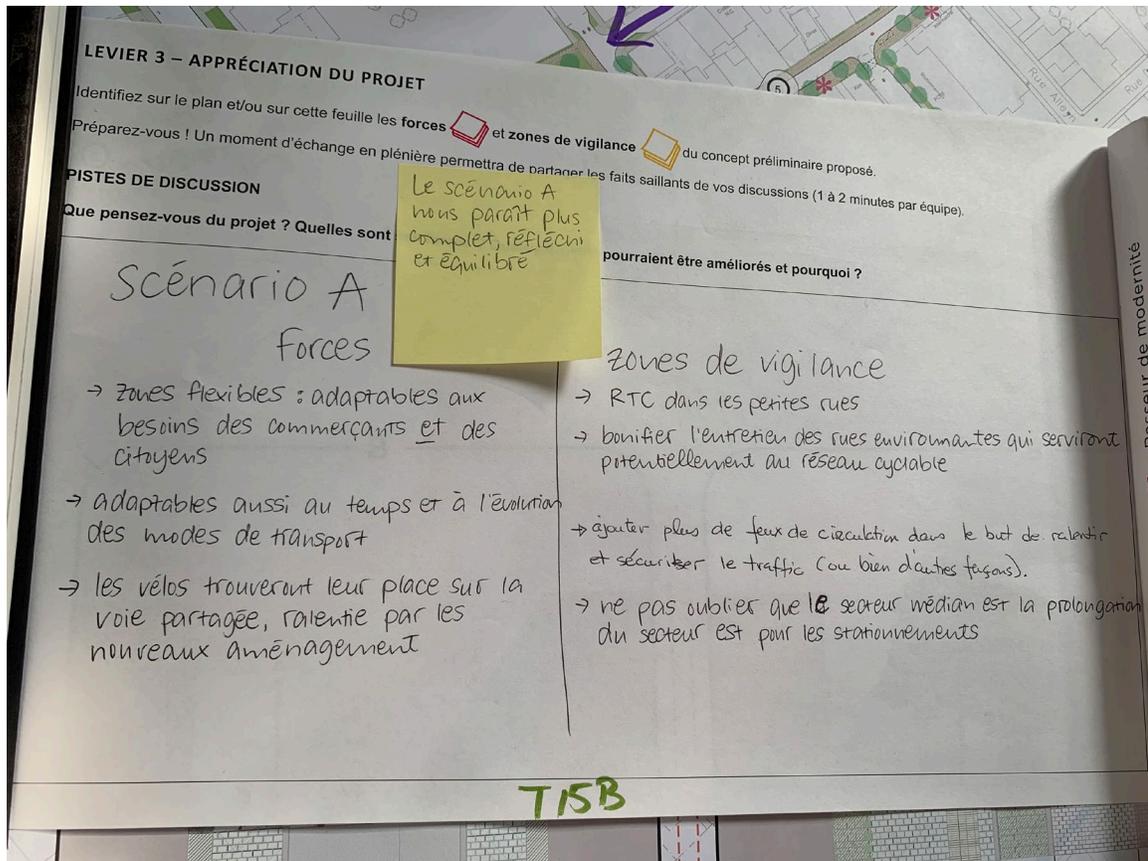
Les *scénarios A* et *B* ne concernent pas ce secteur de la rue Saint-Vallier Ouest. Le réaménagement permet néanmoins un gain de 20% d'espaces modulables dans ce secteur. Les résultats sont similaires au secteur médian, 9 tables de participants sur 16 ayant indiqué désirer davantage de verdissement à la proposition. Parmi les commentaires, plusieurs se disent intéressés à accroître la canopée du secteur, un indiquant que « *les commerces ont plus de*

^{2 + 3} Les commentaires détaillés se trouvent en annexe

stationnements privés, donc place au verdissement » et un autre demandant « plus d'arbres vers Marie-de-l'Incarnation [...] ».

Activité Levier 3 – forces et zones de vigilance du concept préliminaire

La dernière activité permettait aux participants d'identifier sur le plan ou de détailler à l'écrit les forces et zones de vigilance du concept préliminaire proposé.



Feuillet d'une table de participants – Levier 3

Les principaux commentaires traitant des forces témoignent de l'intérêt pour la voie cyclable (« besoin d'un réseau cyclable fort et fiable », « liens cyclables forts dans le quartier »), les mesures d'apaisement proposées sur la rue Saint-Vallier Ouest et le verdissement.

Belle opportunité jamais eu : voir à long terme cette approche, ne pas se limiter. Convivialité du quartier et des citoyens. Écouter les commerçants. Encourager l'investissement local. [...].

Excellent projet. St-So n'attend que ça. Le potentiel est là. Le secteur ouest a beaucoup de potentiel et la perméabilité du sol le rendra plus accessible ou pourrait devenir une destination. [...].

Les zones de vigilance ou ajustements proposés dans les commentaires traitent principalement des modifications proposées à la desserte en transport collectif, de l'accessibilité cycliste en toutes saisons, ainsi que de d'apaisement de la circulation ou de réduction de l'impact de la circulation de transit découlant de l'implantation du sens unique ou des modifications anticipées des parcours de transport collectif. Des craintes relatives aux travaux, aux aménagements hivernaux ou à l'égard des enjeux de livraison ou de débarcadère des commerçants ont également été mentionnées.

Risque que la circulation sur Montmartre vers l'est augmente beaucoup. Il y a beaucoup d'enfants qui circulent sur cette rue, notamment avec le Patro et l'école Sacré-Cœur.

Il faut trouver manière d'améliorer la desserte en autobus du secteur sud : midibus, rue Montmartre, RTC a moyen de trouver des solutions qui sortent du cadre. Il faut penser aux personnes qui en ont besoin et qui n'ont pas d'autres moyens de se déplacer.

Les terrasses ne profitent qu'à une faible partie de la population vs des espaces verts ou des bancs.

On est préoccupés par la sécurité des enfants du HLM et de l'école Marguerite-Bourgeois (parcours d'autobus et hausse de la circulation de transit).

Proposition de gel de taxes pour les commerçants + autres démarches pour éviter la fermeture pendant les travaux.

Tous les commentaires se trouvent en annexe.

Annexe 1 – Commentaires de l'activité du Levier 2 (équilibre entre verdissement et espaces modulables)

• Secteur est – scénario A

- Non, proposition déjà équilibrée :
 - *Mais une meilleure répartition afin que le couvert végétal soit continu. Éviter des zones avec stationnement des deux côtés de la rue en même temps*
 - *À cause de la densité des commerces et leur besoin en stationnements (resto, commerces, services proximité)*
 - *On aime les espaces modulables*
 - *Bcp terrasse, bcp de citoyens de l'Extérieur qui viennent dans le secteur*
 - *Bel équilibre et flexibilité*
 - *Favoriser les commerces*
 - *Arbres alternés entre les côtés: variété d'arbres/floraux / présence de terrasses est aussi importante que les arbres dans le secteur est*
- Oui, ajouter un peu de verdissement :
 - *Le verdissement va embellir les terrasses et les rendre encore plus agréables, surtout durant les fortes chaleurs*
 - *Bcp de resto*
- Oui, ajouter beaucoup de verdissement :
 - *Pas de stationnement en été, des terrasses et de la verdure*
 - *Il faut rendre les espaces flexibles agréables*
 - *Ajouter du parking à vélo (limiter la venue en auto), stationnement : terrasse oui mais pas de stationnement en Hiver : préférer banc, abri, penser aux citoyens ne dépensant pas (sur les terrasses)*
 - *On trouve primordial d'ajouter des arbres pour cette section, très chaude l'été*
 - *Notre quartier a besoin de fraîcheur*
- Aucun choix sélectionné :
 - *On veut beaucoup de terrasses mais ne pas transformer en stationnement l'hiver*

• Secteur est – scénario B

- Non, proposition déjà équilibrée :
 - *Bcp terrasse, bcp de citoyens de l'Extérieur qui viennent dans le secteur*
 - *Équilibré*
 - *Proposition illustre suffisamment d'arbres*
- Oui, ajouter un peu de verdissement :
 - *Compromis acceptable entre besoins du secteur commercial et notre besoin de fraîcheur*
 - *4/5 préfèrent la verdure sans sacrifier les commerces côté sud. 1/5 préfère les vélos*
- Oui, ajouter beaucoup de verdissement :

- *Moins de stationnement = moins de circulation = meilleure atteinte des objectifs de piéton/verdissement*
- *Ce scénario n'améliore pas assez ni la canopée ni le mobilier/terrasses, ni la circulation cyclable s'il est choisi, augmenter le verdissement /terrasses*
- *Il faut rendre les espaces flexibles agréables*
- *Surtout dans le scénario B, car on a des arbres d'un seul côté*
- Aucun choix sélectionné :
 - Aucun commentaire
- **Secteur Médian – scénario A**
 - Non, proposition déjà équilibrée :
 - *Besoin réel d'avoir autant d'espace de stationnement entre Père-Grenier et Carillon car stationnement public incertain*
 - Oui, ajouter un peu de verdissement :
 - *Ajouter surtout au niveau du parc Durocher, sans nuire aux terrasses des restaurants*
 - *La clientèle de secteur est en bénéfice aussi au niveau du stationnement. Secteur intéressant pour accentuer le verdissement car présence du parc, rue large*
 - Oui, ajouter beaucoup de verdissement :
 - *Il faut rendre les espaces flexibles agréables*
 - *Comme pour le secteur est*
 - *Notre quartier a besoin de fraîcheur*
 - *Éviter les stationnements nord et sur dans le même segment*
 - Aucun choix sélectionné :
 - Aucun commentaire
- **Secteur Médian – scénario B**
 - Non, proposition déjà équilibrée :
 - Aucun commentaire
 - Oui, ajouter un peu de verdissement :
 - Aucun commentaire
 - Oui, ajouter beaucoup de verdissement :
 - *Idem [qu'à l'] Est*
 - *Il faut rendre les espaces flexibles agréables*
 - *Comme pour le secteur est*
 - *Plus de verdure du côté nord*
 - *Notre quartier a besoin de fraîcheur*
 - Aucun choix sélectionné :
 - Aucun commentaire

- **Secteur Ouest**

- Non, proposition déjà équilibrée :
 - *Signature marqué de l'entrée de Saint-Vallier*
 - *Pas besoin de plus de verdissement que proposé*
 - *Plus arbres vers Marie-de-l'Incarnation et Charest*
- Oui, ajouter un peu de verdissement :
 - *Aucun commentaire*
- Oui, ajouter beaucoup de verdissement :
 - *Il faut rendre les espaces flexibles agréables*
 - *Verdissement sur Montmartre pour ralentir la circulation de transit*
 - *Notre quartier a besoin de fraîcheur*
 - *Commerces ont plus de stationnements privés, donc place au verdissement.*
 - *On veut du verdissement plutôt que du stationnement*
- Aucun choix sélectionné :
 - *Important de penser aux besoins de stationnement des résidents, mais attendre les données de stationnement (usage actuel?)*

Annexe 2 – Commentaires de l'activité du Levier 3 (forces et zones de vigilance du concept préliminaire)

Commentaires activité du Levier 3

- *Augmentation de la canopée est un plus*
- *Prendre en considération la spécificité socioéconomique du quartier = pas trop de projet vert extravagant qui pourrait gentrifier le quartier*
- *Éviter le modulable: penser à long terme. Si un futur conseil veut revenir en arrière, ce sera plus facile si les aménagements ne sont pas permanents.*
- *Penser à travailler l'intersection Marie-de-l'Incarnation dans une perspective d'accessibilité pour les usagers du transport collectif à rue St-Vallier*
- *Penser à résilience du projet, surtout devant les commerçants (livraison)*
- *Verdissement > vélo > stationnement*
- *Bien reçu, voir commentaires dans les autres pages*
- *Besoin d'un réseau cyclable fort et fiable*
- *Forces: verdissement terrasse vie de quartier*
- *Vigilance: stationnement de chaque côté (disposition vs canopée), vélo, liens cyclables forts dans le quartier, sécuriser le secteur Latulippe*
- *Suggestion en choisissant l'option A de fermer St-Vallier tronçon gastronomique pour que les deux côtés de rue bénéficient de terrasses.*
- *Opinion pour la piste cyclable = plutôt désuet et peu efficace (non-direct, zigzag, non intuitif)*
- *Charest à améliorer pour le parcours cyclable rapide*
- *Bien signalé par le parcours d'autobus pour les personnes à mobilité réduite (RTC)*
- *Très belle valorisation du verdissement*

- *Beau développement des terrasses*
- *Sécurité enfant/personnes âgées semblent être pris en considération*
- *Avez-vous réfléchi à la sécurité des enfants au niveau du Patro Laval et piscine avec l'augmentation des véhicules sur Montmartre (dos d'âne pour ralentir la circulation par exemple)?*
- *Sécurité École Marguerite-Bourgeois et Durocher/des oblats*
- *Développer la traversée à Marie-de-l'Incarnation*
- *Pourquoi mettre une terrasse au bar Le Duck alors qu'ils en ont une à l'arrière et rien devant? Le renard et la chouette? Privilégions les restos locaux. Pas les bars.*
- *Baisser la limite de vitesse dans les rues alternatives (Montmartre, Oblats, Cardinal-Taschereau)*
- *Réfléchir le vélo pour une pratique à l'année (supports à vélos adéquats)*
- *Dans tous les scénarios privilégiés, verdissement avant toutes les autres préoccupations (lutte aux îlots de chaleur)*
- *Réseau cyclable alternatif sur chaussée désignée avec limite de vitesse pour automobilistes (scénario A avec bonification du réseau sur rues alternatives)*
- *Débarcadère pour livraison*
- *Scénarios hivernaux à proposer. Qu'est-ce que la rue offre en hiver comme expérience aux citoyens?*
- *Manque de rack à vélos à l'année longue*
- *Les cases flexibles utilisées comme terrasse l'été pourraient être autre chose que du stationnement l'hiver (stations chauffantes, bancs à l'abris du vent)*
- *Les terrasses ne profitent qu'à une faible partie de la population vs des espaces verts ou des bancs*
- *En ce moment, c'est déjà du stationnement sur un seul côté, ça serait dommage de revenir en arrière*
- *La rue Montmagny entre st-vallier et montmartre est dangereuse: il faut des aménagements pour améliorer la sécurité*
- *Zone de vigilance: Latulippe (visibilité) et Carillon/st-vallier: bcp de piétons et d'enfants*
- *Besoin de réduire beaucoup la circulation de transit en direction ouest*
- *Réduction de la desserte du RTC = problème*
- *Trajet d'autobus sur des oblats risque de faire perdre bcp d'achalandage (personnes âgées, handicapés, vulnérables). Serait-il possible de passer sur les rues secondaires plus à proximité : en utilisant de plus petits autobus?*
- *Circuit au nord de st-vallier pour s'éloigner des trajets sur Charest*
- *On apprécie les saillies de trottoirs. Plus de verdissement en sol, pas juste des petites fosses carrées comme sur la rue Hermine et l'avenue Cartier*
- *Penser à mettre une grande diversité d'espèces d'arbres pour favoriser la résilience. Penser à des essences efficaces pour la captation des polluants à l'année (conifères, etc.)*
- *Pour les placettes, mettre des couverts végétaux (treillis avec vignes par exemple) pour ajouter de l'ombre aux utilisateurs des placettes, le temps que les arbres poussent*
- *Penser à des façons de limiter la circulation de transit dans les rues avoisinantes*
- *Pour les lampadaires, penser à une luminosité apaisante. Pollution lumineuse pour les citoyen.nes et la biodiversité*
- *Intégrer le mode de gestion différenciée pour les zones de plantation en sol avec des signalétiques pour sensibiliser les citoyen.nes (ne pas sarcler les mauvaises herbes et favoriser la biodiversité)*
- *On apprécie les surélévations et sens unique aux intersections qui croisent St-Vallier pour apaiser la circulation*

- Réduire la limite de vitesse
- Risque que la circulation sur Montmartre vers l'est augmente bcp. Il y a bcp d'enfants qui circulent sur cette rue, notamment avec le patro et l'école Sacré-cœur
- Peu de verdissement dans la zone médiane entre Renaud et Bigaouette
- Le groupe souhaite la piste cyclable, mais pense que le scénario A est mieux adapté entre charest et des Oblats. La piste cyclable devrait toutefois être déviée. Si impossible de la dévier, le groupe est divisé
- La piste cyclable pourrait être déviée sur 1) Mazonod/Bagot , 2) Ste-Catherine/St-Francois, 3) d'Argenson (mais nécessite de passer par le stationnement du Caméléon)
- Les autobus vers l'est pourraient prendre l'aqueduc jusqu'à des oblats pour rapprocher les circuits des résidents
- Nous aimons le projet en général pour l'augmentation de la verdure et l'augmentation de la réalité piétonne
- Il faut trouver manière d'améliorer la desserte en autobus du secteur sud: midibus, rue Montmartre, RTC a moyen de trouver des solutions qui sortent du cadre. Il faut penser aux personnes qui en ont besoin et qui n'ont pas d'autres moyens de se déplacer.
- On est préoccupés par la sécurité des enfants du HLM Boisseau et de l'école Marguerite-Bourgeois (parcours d'autobus et hausse de la circulation de transit)
- Pour les besoins en stationnements des commerces, la Ville peut faire des ententes avec propriétaires privés (ex: jean-coutu, intermarché).
- Raison pour laquelle on préfère le scénario B: Cyclistes vulnérables protégés si avec bollards et déneigés, piétons vulnérables protégés car pas de cyclistes à contre-sens / la verdure située du bon côté pour jouer rôle contre ilots de chaleur
- Très beau projet. Bravo. On pense que le scénario A permet d'offrir des conditions de circulation apaisées qui sont favorables aux déplacements cyclistes.
- Scénario A, Forces: Zones flexibles: adaptables aux besoins des commerçants et des citoyens, adaptables aussi au temps et à l'évolution des modes de transport. Les vélos trouveront leur place sur la voie partagée, ralentie par les nouveaux aménagements. ZONE DE VIGILANCE: RTC dans les petites rues, bonifier l'entretien des rues environnantes qui serviront potentiellement au réseau cyclable. Ajouter plus de feux de circulation dans le but de ralentir et de sécuriser le trafic (ou bien d'autres façons). Ne pas oublier que le secteur médian est la prolongation du secteur est pour les stationnements.
- Faiblesses: Mobilité: autobus en un seul sens sur St-Vallier, pertes \$ durant les travaux+difficulté à circuler. Déneigement peut être difficile avec mobilier/terrasse permanente/verdissement. FORCES: verdissement, solidarité quartier > Commerçants. Affichage travaux pour commerçants. Stationnement/terrasse: selon besoin des commerces. Circulation réduite ->vitesse. Bel héritage aux générations futures. RTC: Ajout de bancs et d'abribus rue des Oblats. Considérer rue Raoul-Jobin pour transit bus.
- Belle opportunité jamais eu: voir à long terme cette approche, ne pas se limiter. Convivialité du quartier et des citoyens. Écouter les commerçants. Encourager l'investissement local. Une place pour bien intégrer = meilleur endroit. Questionnement: la piste cyclable, est-ce-que les usagers vont l'utiliser?
- Excellent projet. St-So n'attend que ça. Le potentiel est là. Le secteur ouest a bcp de potentiel et la perméabilité du sol le rendra plus accessible et pourrait devenir une destination (802; 80; etc. bien desservi). Les cyclistes peuvent avoir accès par Raoul-Jobin. L'accès aux autres quartiers se fait agréablement par la Rivière et Montmagny (donc pas le scénario B). FORCES: devenir une destination piétonnière. Avoir de l'air frais grâce au verdissement. AMÉLIORATIONS: prendre en considération la différence et la particularité

du secteur médian. CONCLUSION: Ça ne peut pas être plus gris donc beau projet, nous sommes derrière vous.

- *Perte de desserte de TC (nord de SVO)/opposition stationnement et réseau cyclable/ penser le stationnement pour les services essentiels (pharmacie, clinique)/On peut voir l'intérêt du projet mais nous avons l'impression qu'en voulant faire plaisir à tout le monde, on ne fait plaisir à personne. Problématique de positionnement d'un axe cyclable fort?*
- *Table de technicien: analyste fonctionnaliste/transport en commun: inquiétude de plus ou moins 160 bus sur des oblats mazenod/mazenod pas fait pour cohabitation bus-piéton/trottoir trop étroit piétons dans la rue/transit vers des oblats et monmartre -> mesures d'atténuation/ accès aux commerces: livraison*
- *Proposition de gel de taxes pour les commerçants + autres démarches pour éviter la fermeture pendant les travaux.*

Réalisation du compte-rendu

Date

Le 9 juin 2023

Rédigé par

M. Dave G. Pelletier, conseiller en consultations publiques, Service de l'interaction citoyenne, Ville de Québec

Compilation et analyse :

M^{me} Hélène Rioux, technicienne à la recherche et à la planification, Service de l'interaction citoyenne, Ville de Québec.

Rapport d'activité de participation publique

Consultation écrite portant sur le réaménagement de la rue Saint-Vallier Ouest

Dates, heures et lieux

- **Du 18 avril au 22 mai 2023**, en ligne dans le site Web de participation citoyenne de la Ville de Québec

Déroulement de l'activité

10. Documentation détaillant le projet disponible en ligne;
11. Enregistrement de l'atelier du 17 avril 2023 disponible en ligne;
12. Participation au moyen du questionnaire en ligne (permettant de déposer un commentaire ou de joindre un mémoire)

Activité réalisée à la demande du Service de la planification de l'aménagement et de l'environnement

Documentation disponible dans le site Web de la Ville de Québec

<https://www.ville.quebec.qc.ca/citoyens/participation-citoyenne/activites/fiche.aspx?IdProjet=22>

Participation

Nombre de participants

- 72 participants ont participé à la consultation écrite (9 ont déposé un mémoire ou une photo, 68 ont commentés et/ou déposé un mémoire)
-

Contexte – Deux scénarios à commenter

Cette séance de consultation écrite se déroulait à la suite de la tenue du premier atelier du 17 avril 2023, portant sur le réaménagement de la rue Saint-Vallier ouest, activité s'inscrivant dans la démarche de participation publique s'échelonnant jusqu'à l'automne 2023. Un second atelier a été mené le 15 mai 2023.

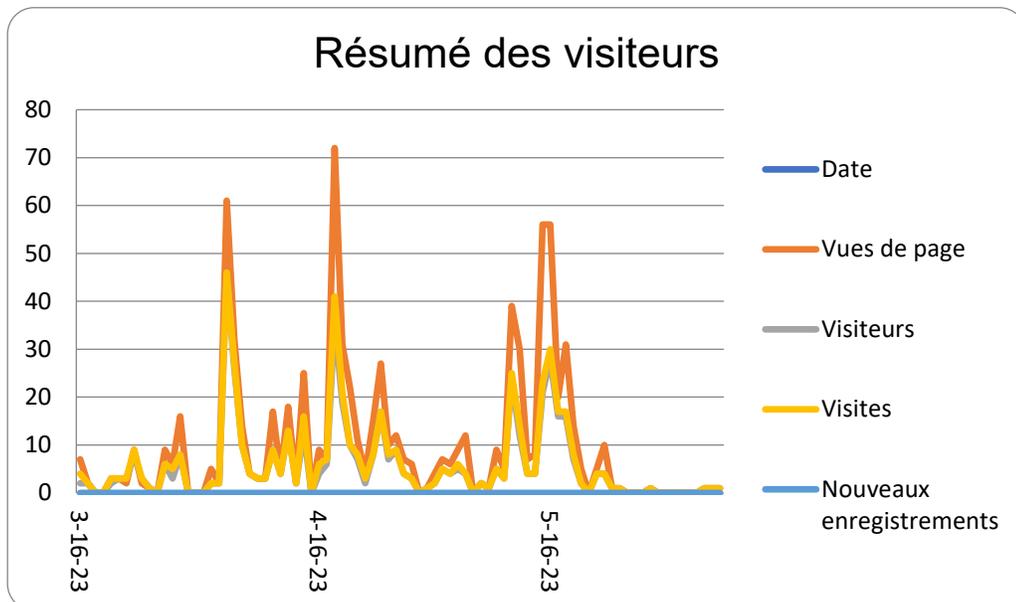
Les scénarios de réaménagement proposés pour ce projet ont donc été présentés et enregistrés lors de ces séances d'information. L'enregistrement a été diffusé en ligne afin de permettre aux participants de la consultation écrite de prendre connaissance des explications qu'il contenait, de même que du support visuel utilisé.

Lors des ateliers en salle, les participants étaient appelés à identifier en équipe le scénario qu'ils préféraient entre :

- **Scénario A :**
 - Qui prévoit des stationnements, des terrasses et du verdissement des deux côtés dans le secteur le plus commercial de la rue Saint-Vallier Ouest;
 - Implantation d'un réseau cyclable sur les rues de Mazenod et Bagot;
 - Verdissement dans le secteur médian entre les rues Bigauouette et Durocher.
- **Scénario B :**
 - Qui prévoit des stationnements, des terrasses et du verdissement d'un côté;
 - Implantation d'une bande cyclable à contre-sens sur la rue Saint-Vallier Ouest en direction Est.

17 participants à la consultation écrite ont donc précisé dans leurs commentaires quel scénario ils préféraient (9 semblent privilégier le scénario A et 8 le scénario B).

Autrement, les participants étaient appelés à déposer un mémoire ou à inscrire leurs questions et commentaires dans un questionnaire afin de prendre part à cette activité en ligne.



Au total, sur les 162 visiteurs de la page du site Web de cette activité, 72 ont déposé un commentaire et/ou téléversé un mémoire dans le cadre de cette activité de participation publique, 67 avis ont été formulés à titre personnel alors que cinq l'ont été au nom d'un organisme, 30 participants ont dit être des hommes et 36, des femmes.

Principales préoccupations et commentaires

De façon générale, la majorité des participants se montre plutôt favorable au projet de réaménagement: 42 commentaires sont plutôt favorables, 22 sont plutôt défavorables alors qu'il était plus complexe de le déterminer dans cinq autres interventions.

Plusieurs indiquent apprécier le **verdissement** proposé (20), soulignant que le quartier en a bien besoin considérant sa faible canopée et l'impact des îlots de chaleurs de ses surfaces minéralisées.

La majorité des participants (51) dit craindre que le réaménagement de la rue Saint-Vallier entraîne un accroissement de la circulation de **transit**. De ce nombre, 30 participants redoutent que cette circulation de transit découle des **modifications proposées aux parcours** du Réseau de transport de la Capitale (RTC), ce qui occasionnerait un nombre plus élevé d'autobus sur la rue des Oblats, alors que 18 participants l'associent à l'implantation prévue d'une artère à **sens unique** sur la rue Saint-Vallier Ouest.

Dans une même veine, plus du tiers des participants (28) invitent à davantage de mesures d'**apaisement de la circulation** et d'aménagements visant à sécuriser les divers usagers de la rue des Oblats, rappelant la présence d'un **CPE**, d'une **école** ainsi que de la caserne du Service de protection contre l'**incendie** à proximité.

Les modifications de parcours du **RTC** préoccupent également 28 participants, qui appréhendent que cette **perte de desserte en transport collectif** pour les résidents au nord de la rue Saint-Vallier Ouest dans son secteur ouest ne fragilise davantage les personnes **aînées** ou à **mobilité réduite** qui devraient marcher sur une plus longue distance afin d'atteindre leurs parcours usuels.

Les préoccupations pour davantage d'**accessibilité** teintent également les commentaires traitant de sécurité routière et de déplacements piétons sécuritaires. Des participants mentionnent la désuétude ou la **largeur trop restreinte des trottoirs**, ne permettant pas aux poussettes, autres aides à la mobilité et piétons de se croiser sans devoir empiéter sur la chaussée, contraintes que certains disent être décuplées l'hiver lorsque les trottoirs sont **enneigés**.

Le caractère **commercial** de l'artère, l'implantation de **terrasses**, l'**aide aux commerçants** touchés par les travaux prévus, l'**accessibilité** aux commerces au moyen d'espaces débarcadères et de **livraison** ou les besoins en espaces de **stationnement** pour leurs clients de la rue Saint-Vallier Ouest ont été mentionnés par 21 participants.

Toutefois, lorsqu'il est question de **stationnement** (16 commentaires), les avis des participants divergent : certains (5) souhaitent qu'il n'y ait **pas d'espaces de stationnement des deux côtés** de la rue Saint-Vallier Ouest, d'autres (7) réclament la **réduction** du nombre d'espace de stationnement, l'aménagement d'espaces de **stationnement hors-rue** (2 commentaires) ou la **mutualisation** des stationnements commerciaux.

Un participant fait également état d'un manque d'espaces pour les **résidents** tandis qu'un second s'interroge quant à l'impact qu'aurait l'introduction d'une **vignette** de stationnement pour les

voitures des résidents. Quelques participants demandent également que des **stationnements pour les vélos** soient prévus.

Par ailleurs, quelques participants invitent à davantage de vigilance quant à la **gentrification** du quartier, certains invitant la Ville à envisager l'acquisition de certains immeubles pour construire davantage de **logements sociaux**.

Les questions et commentaires des participants de même que les mémoires reçus dans le cadre de cette activité de participation publique sont disponibles en annexe.

Annexe 1 – Commentaires à la consultation écrite

• Participant 1 :

Je suis très emballé par ce projet qui va redonner un lustre à la rue Saint-Vallier Ouest qui en a bien besoin. Actuellement, s'y promener n'est pas très agréable puisque beaucoup utilisée comme transit, avec des trottoirs très étroits et peu de verdissement. Toutefois, dans les deux scénarios présentés, je préfère celle avec une piste cyclable à contre-sens. Il faut que les cyclistes aient un accès rapide et sécuritaire pour circuler dans le quartier. Leurs exiger de zigzaguer dans les rues résidentielles où la visibilité est faible, où les voitures brûlent les stops et où le temps de parcours sera augmenté n'est pas réaliste. De plus, le scénario sans piste cyclable prévoit des aires de terrasses ou stationnement au lieu d'une piste cyclable. Or, beaucoup de secteur n'ont pas besoin de terrasses. Pensons aux commerces pour animaux, salon de coiffures, pharmacie, etc. Donc dans ces secteurs, plutôt que des terrasses, ce sera du stationnement. L'expérience de l'été 2022 démontre que du stationnement des deux côtés de Saint-Vallier rend l'artère très austère et peu hospitalière, ce qui va à l'encontre des objectifs désirés. Il ne faudrait pas qu'en hiver ou en été, il y ait possibilité de stationnement des deux côtés.

Enfin, j'ai quelques préoccupations:

1. Lorsque présenté en 2018 ou 2019, le projet de Saint-Vallier prévoyait également verdir Charest en fermant l'accès du stationnement du coin de la patate (Salvatoré maintenant)/Kaméléon. Serait-il possible remettre cet élément au projet? On remarque que beaucoup d'automobilistes utilisent ce tronçon désaffecté de la rue Hermine pour éviter le coin Langelier/Charest. Ils tournent souvent sur la rouge coin Langelier/Saint-Joseph et filent à toute allure sur Saint Joseph pour atteindre Charest via ce tronçon. Beaucoup de manœuvres dangereuses pour les piétons/cyclistes sont remarquées là. En fermant cet accès via du verdissement, cette manœuvre sera désormais impossible, et Charest serait un peu plus verdie.

2. Je crains que ceux qui utilisaient Saint-Vallier direction Est depuis Marie de l'Incarnation pour atteindre Laurentienne voudront couper dans les rues résidentielles, notamment Montmartre-Carillon-Louis-Falardeau-Saint-Ambroise-Denis-Jamet-Chênevert-SimonNapoléon afin d'accéder à l'autoroute. Cette voie de transit, plus rapide que via Charest ou des Oblats, passera devant l'école Sacré-Coeur. Il faudrait prévoir des mesures pour empêcher ce parcours.

Merci.

• Participant 2 :

En lien avec le service du RTC Àvélo, il est selon moi indispensable de mettre en place une piste cyclable sur la rue Saint-Vallier. L'option qui prévoit ce type d'aménagement me semble donc être la meilleure option. De plus, cela va permettre d'encourager les autres types de transports que la voiture dans le centre-ville. Cela est pour moi cohérent avec la vision de la ville avec le tramway, l'ajout de pistes cyclables et autres actions en lien avec la mobilité durable. Circuler en vélo sur cette rue présentement est très difficile.

- **Participant 3**

Rendre la rue Saint-Vallier unidirectionnelle risque de rediriger le trafic lourd sur la rue des Oblats. Actuellement, les gens circulent déjà à grande vitesse sur la rue des Oblats et respectent peu la signalisation. Je suis inquiète en raison de l'école (les enfants) et l'église (personnes âgées et plus vulnérables). Aurait-il été possible d'envisager de placer la voie cyclable sur les artères adjacentes et conserver la circulation dans les deux sens tout en répondant aux autres critères de verdissement, terrasses, transport en commun etc. Favoriser le déplacement à vélo sur les artères secondaires pourrait aider à réduire la vitesse et la circulation de contournement qu'on observe actuellement à l'heure de pointe dans le quartier. De plus, la rue St-Vallier est une rue commerciale plus propice à la circulation automobile contrairement à la rue des Oblats qui est plus résidentielle.

- **Participant 4 :**

La rue St-Vallier ouest est une artère unique de par son parcours et sa situation dans le centre-ville résidentiel de Québec. Tous les efforts pour favoriser le développement mixte de services de proximités devraient être réalisés. Limiter la circulation automobile à l'axe est-ouest seulement, aménager des aires stationnements hors rue, élargir les trottoirs, aménager des parcs à vélos, rendre le transport collectif plus fréquents et convivial etc.

- **Participant 5 :**

Est-ce que vous trouvez réellement que c'est une bonne idée de rediriger le trafic de plusieurs circuits d'autobus et la circulation des voitures sur la rue Des Oblats ou il y a un CPE et une école??? Il y a déjà bcp de voitures, et peu de gens qui respectent les limites de vitesse. Je ne vois vraiment pas où se trouve la réflexion géniale! St - Vallier étant plus large est bcp plus adéquate a recevoir ce nombre de bus et de voitures. Versus la rue Des Oblats ou la visibilité est limité par sa largeur et par les voitures stationnées. Le verdissement, la création d'espaces terrasses et pour la circulation en vélo sur st Vallier c'est super mais ce ne devrait pas se faire au détriment de la qualité de vie à l'intérieur du quartier, et de la sécurité des enfants...

- **Participant 6**

J'aime bien l'idée de verdissement de St-Vallier. Les arbres et espaces verts dans notre quartier se font rares, tout ajout est une bonne chose. L'idée de permettre des espaces terrasse pour les commerces est aussi très bonne. Je vois dans ces changements une amélioration notable pour la qualité de vie sur cette artère.

Cependant, cette amélioration créera aussi des inconvénients importants sur l'avenue des Oblats qui deviendra une rue de transit encore plus importante du quartier. Pour habiter directement sur cette rue, j'en connais déjà bien la réalité: voitures nombreuses, non-respect des limites de vitesse, non-respect des arrêts obligatoires, véhicules et motos bruyants et voie de transit des camions incendies. Et c'est sans parler de la poussière noire qu'on retrouve sur les rebords intérieurs de nos fenêtres l'été quand les fenêtres sont ouvertes qui ne sera qu'amplifiée.

Le passage en direction Est des parcours d'autobus ne fera qu'empirer la situation. Alors que maintenant on a un autobus au 30 mins le matin et le soir, on aura maintenant 12 autobus à l'heure (ou au 5 mins) le jour. C'est un changement majeur.

Il faut aussi penser qu'il y a une école primaire sur des Oblats et c'est justement aux heures de pointes le matin et le soir que des dizaines d'enfants traversent l'avenue des Oblats pour retourner chez eux. Au même moment où la fréquence des autobus est la plus élevée. C'est en contradiction complète avec le concept de rue-école promu par le maire M. Marchand et le conseiller du district M. Lachance il y a a peine un mois. Leur sécurité en sera grandement détériorée. Et ce malgré la présence d'un brigadier, car je suis témoin régulièrement (pour ne pas dire quotidiennement) de conducteurs qui ignorent le brigadier et passent malgré qu'il ait sa pancarte d'arrêt bien en vue. L'ajout de plusieurs autobus et des autos qui devront remonter Carillon pour prendre des Oblats vers l'Ouest (car elle sera sens unique vers l'Est entre Mazenod et St-Vallier) augmentera la dangerosité de la circulation piétonne autour de l'école Marguerite-Bourgeois.

Pour soulager ce problème, les autobus vers l'Est pourraient tourner à droite sur Bayard ou St-Luc pour rejoindre Charest. Et ainsi éviter le passage devant l'école. Les autobus utilisent déjà une de ces 2 rues l'été lorsque St-Vallier est piétonne. Je ne suis pas un expert du RTC mais en utilisant Bayard et en déplaçant l'arrêt à ce coin (sur Oblats ou Bayard) on garderait la même distance de marche pour les résidents de la portion nord du quartier que dans votre proposition tout en limitant l'impact sur les enfants de l'école.

Dans ce cas, on pourrait même utiliser Mazenod comme rue cyclable plutôt que voie de service des autobus. Mazenod n'est pas très large et bordé de bloc appartements et maisons collés sur la rue, sans aucune verdure, où le son des autobus et autos doit beaucoup résonner sur ces surfaces. Alors que Bayard, à une largeur qui semble similaire et possède un peu de verdure qui absorberait un peu plus le son. Il faudrait retirer quelques cases de stationnement par contre pour permettre le virage des autobus.

Bref, mon point est qu'il faut éviter d'augmenter la circulation d'autos et d'autobus devant l'école.

Finalement ça m'amène à donner ma préférence dans les 2 scénarios. Ma préférence irait à la proposition qui fait plus de place aux terrasses et moins au vélo sur St-Vallier. Je considère qu'avec Montmagny, St-Luc et St-Germain du nord au sud et des Oblats et Raoul-Jobin d'est en ouest il y a déjà beaucoup d'options de voyage aménagé pour les vélos dans St-Sauveur. Je donnerais donc l'espace disponible sur St-Vallier aux terrasses.

Merci de m'avoir lu.

En espérant nourrir et influencer votre réflexion pour un St-Vallier plus agréable mais aussi pour un St-Sauveur plus agréable et sécuritaire.

• **Participant 7**

Même si je suis un cycliste convaincu, connaissant nos habitudes, je pense que l'option SANS piste cyclable est la meilleure, en autant qu'il y ait des rues parallèles où les cyclistes pourront circuler en sécurité. Les piétons seront beaucoup plus à l'aise, surtout avec la présence des vélos électriques beaucoup plus rapides qui peuvent circuler avec les voitures.

• **Participant 8**

Je suis grandement en faveur du réaménagement de la rue Saint-Vallier afin de la verdir et de la rendre plus agréable pour tous les usagers. Toutefois, le projet proposé soulève questions et inquiétudes.

D'abord je trouve regrettable le déplacement des trajets de transport en commun et l'éloignement qui en découle du secteur nord de Saint-Sauveur. Il s'agit d'un recul pour l'offre de transport en commun qui ne sera jamais compensé, alors que pour le secteur sud du quartier, le réseau est déjà appelé à être bonifié à l'avenir.

Ensuite, cela aura des répercussions certaines sur la sécurité aux abords de l'école Marguerite-Bourgeois sur des Oblats. Les automobilistes se tourneront davantage vers cette artère et le nombre de passages d'autobus sera augmenté.

Concernant la place accordée aux cyclistes, je ne pense pas que ce soit judicieux de réserver un si grand espace. À vélo, nous cherchons les chemins les plus rapides, donc Saint-Vallier est avantageux dans un sens mais pas dans l'autre. Un corridor cyclable sur des Oblats ou Père-Grenier qui se connectent toutes les deux bien à l'artère semble plus pratique.

• **Participant 9**

Je soulève une inquiétude à propos du Centre de la Petite Enfance Pomme d'Api situé au 578, Avenue des Oblats, Québec, G1N 1V7. Ce CPE a 24 places de 18 à 48 mois et 9 places 4 ans: donc un groupe d'enfants d'âge équivalent à la prématernelle, cependant les CPE ne sont pas classés zone scolaire comme les écoles primaires, ce qui fait que la circulation routière sur l'avenue Des Oblats est un enjeu important pour la sécurité des enfants (et des piétons de tous les âges). Les éducatrices font régulièrement des sorties dans les parcs du quartier avec les enfants qui se déplacent à pied. Il y a actuellement une permission de stationner 10 minutes devant la porte du CPE (donnant directement sur le trottoir trop étroit pour une poussette et les conteneurs à recyclage et déchets les jours de cueillette). Si les bus RTC du

secteur passent tous sur Des Oblats, qu'advient-il de cette permission de stationner 10 minutes? La limite de vitesse devrait être de 30 km/h (et ça pourrait être plus bas selon moi) dans les environs d'un CPE. Est-ce que Des Oblats deviendra un sens unique?

- **Participant 10**

Réaménagement de la rue Saint-Vallier Ouest – non à 160 bus supplémentaires sur l'avenue des Oblats, soit plus de 1600 % d'augmentation !

Bonjour, je suis résident de l'avenue des Oblats et content de la volonté de la Ville de réaménager la rue Saint-Vallier Ouest en rue conviviale. Toutefois, je suis opposé à la proposition actuellement présentée et à certaines conséquences qui découleraient de son réaménagement. D'accord pour une rue conviviale, mais opposé à détourner la moitié des autobus circulant sur la rue commerciale Saint-Vallier (direction Est), vers une rue résidentielle. Cela amènera beaucoup de circulation sur l'avenue des Oblats, c'est plus de **160 bus supplémentaires (plus de 1600 % d'augmentation)**, qui, mêmes s'ils étaient tous électriques à terme, **augmenterait la circulation et les risques associés aux déplacements actifs notamment pour les jeunes enfants** (présence d'un CPE, d'une école, de corridors scolaires sans brigadier, d'une chaussée partagée vélo auto, d'une résidence communautaire pour aînés), ça deviendrait carrément dangereux d'y circuler voire impossible d'y jouer pour les enfants. Ce projet est **en contradiction avec la stratégie de sécurité routière en milieu scolaire** pour les enfants fréquentant les écoles St-Malo et Marguerite-d'Youville. Il **ajoute des facteurs aggravant à un secteur comportant déjà plusieurs intersections identifiées par la Ville comme accidentogènes**, bref la sécurité des gens est mise en cause. Saint-Vallier rue conviviale oui, mais il ne faut pas déshabiller Pierre pour habiller Paul...

Que des bus circulent sur une artère commerciale, ou collectrice telle une grande artère comme le boulevard Charest ou la rue Marie-de-l'Incarnation est tout à fait logique, il en est tout autrement pour une rue résidentielle. Les gens peuvent s'attendre à côtoyer de la circulation lorsqu'ils établissent domicile sur une artère commerciale ou collectrice, certainement pas en investissant sur une rue résidentielle. Il n'est pas souhaitable qu'une rue locale absorbe une telle augmentation de circulation, autant bus qu'automobile. La limite de vitesse vient d'être abaissée sur l'avenue des Oblats à 30km/h, est-ce que l'arrivée d'une circulation de bus aurait pour conséquence d'augmenter à nouveau la vitesse? Qu'en sera-t-il de la circulation automobile en direction Est? Est-ce qu'elle empruntera également l'avenue des Oblats si elle ne circule plus sur la rue Saint-Vallier?

S'il est souhaité que la circulation de transit ne traverse pas les rues résidentielles du quartier, et qu'elle soit conservée sur la rue Marie-de-l'Incarnation, et le boulevard Charest, pourquoi n'est-il pas souhaité le même circuit pour les bus? Qui plus est, le gouvernement du Québec prévoit ([Réseau express de la Capitale \(REC\)](#)) introduire des voies réservées au transport collectif dans les deux sens de circulation sur le boulevard Charest Ouest jusqu'au parc Jean-Paul-L'Allier (ligne bleue – desserte des banlieues). Même avec un tel scénario où les bus passeraient sur le boulevard Charest, la rue commerciale Saint-Vallier demeure très bien desservie, à ses deux extrémités, par les circuits d'autobus circulant sur Marie-de-l'Incarnation d'un côté et Charest de l'autre, ce qui est supérieur à bien des artères commerciales. Ce scénario d'un transfert de l'ensemble des bus circulant sur la rue Saint-Vallier vers le boulevard Charest mériterait d'être étudié sérieusement. La desserte de l'ensemble du quartier n'en serait que fort probablement meilleure (un peu plus long du côté Nord de Saint-Vallier – secteur médian, mais plus court du côté Sud (vers la falaise), un secteur particulièrement enclavé qui aurait dorénavant accès à une bien meilleure desserte).

À titre comparatif, pour la portion Est de la rue Saint-Joseph, les bus ne circulent pas en sens unique sur la rue commerciale, ou parallèlement sur une rue résidentielle en direction Ouest, ils circulent sur le boulevard Charest dans les deux directions. Bien qu'il soit logique de placer le transport en commun sur une artère commerciale comme Saint-Vallier lorsqu'à double sens, pourquoi ne pas carrément dévier tous les bus sur le boulevard Charest (et Marie-de-l'Incarnation) pour en faire une réelle rue conviviale, voir une rue partagée piéton/vélo/auto?

L'implantation d'espace cyclable réservé/dédié peut se faire sur d'autres rues, par exemple l'avenue des Oblats, et serait beaucoup plus compatible avec sa vocation résidentielle. Ma **vision pour l'avenue des Oblats** n'est pas celle proposée la Ville, j'imaginai au contraire une rue à sens unique, dont le sens de circulation change de part et d'autre de la rue Aqueduc, permettant aux véhicules d'urgence de la caserne à cet endroit de circuler sans entrave vers l'Ouest ou vers l'Est pour répondre aux urgences, réduisant parallèlement toute circulation de transit avec deux sens uniques opposés débutant à la rue Aqueduc. Ainsi,

lors d'un réaménagement futur, les trottoirs de l'avenue des Oblats pourraient être élargis, permettant un déneigement adéquat en hiver et aux citoyens d'y marcher sécuritairement, sans compter toutes les insertions de verdure et de mobilier urbain qui pourraient être implantées, rendant un peu plus conviviale et sécuritaire une rue fréquentée par la petite enfance, l'enfance et nos aînés. La proposition que vous faite n'est pas compatible avec une amélioration des conditions de convivialité et de sécurité sur l'avenue des Oblats, bien au contraire, elle viendrait fixer des conditions de stress urbain et de risques, et empêcherait ce genre d'aménagement au profit des piétons dans le futur.

Je ne suis pas opposé, par exemple lors d'événement spéciaux où il y aurait des entraves à la circulation sur la rue Saint-Vallier, que l'avenue des Oblats puisse être une alternative temporaire, mais certainement pas une finalité.

Actuellement, on vit un petit enjeu de circulation aux heures de pointe, lorsqu'un des 10 bus passe (parcours 9, oui seulement 10 bus quotidien en semaine), avec les voitures, avec les véhicules d'urgence de la caserne de pompier juste à côté, imaginons maintenant 160 bus supplémentaires... sur une rue résidentielle relativement étroite comportant une école primaire (Marguerite-Bourgeois), des corridors scolaires sans brigadier, une résidence pour aîné (avec cours et balançoires sur des Oblats – Habitations Pierre Boisseau) et un CPE (Pomme d'Api avec ses parkings minutes en direction Ouest, ses poussettes et vélos). Le boulevard Charest a déjà cette vocation de grande artère collectrice, de transit, avec l'ajout de voies réservées aux transports en commun, et de passerelles sécuritaires pour les piétons souhaitant la franchir, ça ne pourra qu'être meilleur pour tous les citoyens. Ça rejoindrait par ailleurs l'idée derrière un ancien projet de la Ville, soit une meilleure desserte que procurait le projet de SRB transitant par le boulevard Charest.

Enfin, soyons juste, 5min de marche (double), est le temps requis pour un piéton entre la rue Saint-Vallier et l'avenue des Oblats en passant par la rue Montmagny, et non 2 à 3 comme le laisse entendre la documentation (desserte Desjardins, Jeunes musiciens du monde, Latulippe, le Renard et la Chouette, etc.).

• Participant 11

Par rapport au scénario B qui intègre une piste cyclable à contre-sens, il semble que la sécurité des cyclistes sera mise en danger par cet aménagement puisque Saint-Vallier O deviendra dans tous les cas à sens unique. Cela incitera les automobilistes à regarder davantage du côté de la circulation automobile pour s'engager dans la rue, alors que les cyclistes arriveront dans l'autre sens. Risque d'accidents accru. À modifier pour assurer la sécurité des cyclistes.

Problème d'accessibilité au transport en commun pour les personnes à mobilité réduite : le déplacement des arrêts d'autobus en provenance de l'ouest sur la rue des Oblats cause un problème au niveau de l'accessibilité. Par ailleurs, cette proposition limite la desserte du secteur au nord de Saint-Vallier O en plus d'augmenter drastiquement la circulation de transit sur la rue des Oblats. Cette dernière est une rue résidentielle où se trouve deux CPE et une école primaire. Il semble que l'option de dévier tous les autobus provenant de l'ouest sur des Oblats n'est pas une solution viable pour la sécurité des piétons, l'accessibilité aux transports en commun et l'amélioration de la desserte du secteur nord.

Le mobilier urbain (placette publique aux coins Bagot, des Oblats, Carillon, Bigaouette, St-Luc) répond à un besoin d'espaces conviviaux gratuits et sont largement utilisés par les résident-e-s du quartier. Par ailleurs, l'implantation de bacs de légumes et de fines herbes collectifs, de bancs, de poubelles, de table de pique-nique aux abords de la rue rend la rue Saint-Vallier O beaucoup plus agréable à la marche et offre des espaces extérieurs diversifiés pour des rencontres entre résident-e-s. C'est un aspect de l'aménagement que j'apprécie beaucoup. Par ailleurs, il serait pratique d'avoir des supports à vélo près des commerces pour faciliter l'accès à vélo et favoriser le transport actif.

• Participant 12

Très hâte de voir aboutir ce projet.

Mes commentaires concernent l'option 1 sans piste cyclables. Je préfère cette option car je voudrais des aménagements cyclables sur d'autres rues et profiter du projet pour verdir Saint-Vallier. Toutefois, je ne voudrais pas du parkings des deux côtés en même temps. Je préférerais du verdissement d'un côté de la rue entre le Durocher et Charest. Et je ne crois pas qu'il y ait un nombre suffisant de restaurant pour justifier les places de parkings modulaires sur l'ensemble du secteur. Beaucoup de commerces sans besoins de

terrasses: Jean-Coutu, Fleuriste, Profil Canin, Vélo Basse-Ville, Zozo, Bijouterie, Coiffeurs etc. Ces espaces devant ces commerces seraient juste du parking et ce fut très désagréable l'expérience 2022 de parkings de chaque bord.

Aussi j'aimerais proposer que l'arrêt autobus devant le Franky-Johnny/Borderon/crèmerie soit déplacé. Beaucoup de personnes font la file devant ces commerces et la présence de l'arrêt d'autobus crée des conflits. Peut-être déplacer devant l'agence Caméléon qui sera plus large selon les plans?

Finalement, j'aurais aimé que la rue Sainte-Catherine soit à sens unique direction est plutôt. Comme c'est présenté, la rue sera encore utilisée comme raccourci depuis l'autoroute Laurentienne vers Marie de l'Incarnation comme c'est le cas actuellement. Très dangereux de circuler à cette intersection.

Encore une fois, j'ai très hâte de voir aboutir ce réaménagement. Quel beau projet.

- **Participant 13**

Le fait de mettre Saint-Vallier à sens unique et de détourner la circulation sur Des Oblats pose des problèmes de sécurité pour les élèves de Marguerite Bourgeois et pour les personnes qui traversent cette rue.

- **Participant 14**

Bonjour,

Le CPE Pomme D'Api est installé dans le quartier Saint-Sauveur depuis 1975. L'organisme y possède deux installations : une située au 578 avenue des Oblats qui accueille 33 enfants, et l'autre au 148 rue Saint-François Ouest (42 enfants).

Notre organisme a pour mission d'offrir un service de garde de qualité mettant l'enfant, la famille et la communauté au cœur de ses priorités. Nous travaillons rigoureusement à bâtir un milieu chaleureux, sécuritaire et stimulant pour les enfants qui le fréquentent tout en étant rassurant et personnalisé pour les parents qui nous ont choisis. Sécurité et stimulant pour les enfants qui le fréquentent. Nos services sont réservés exclusivement aux familles établies près de nos installations.

Nous avons pris connaissance du projet de transformation de la rue Saint-Vallier Ouest. Le projet nous paraît intéressant d'un point de vue environnemental mais aussi pour les bénéfices sociaux qu'il pourrait amener au secteur (revitalisation économique, amélioration de la sécurité routière aux abords de l'artère, convivialité, etc.). En revanche, nous souhaiterions vous faire part de nos inquiétudes quant aux conséquences de la mise en place du sens unique sur la rue Saint-Vallier.

Une partie des automobilistes qui circulent habituellement sur la rue Saint-Vallier en direction Est sera redirigée sur l'avenue des Oblats. À cela vont s'ajouter les parcours d'autobus. Avec la présence de l'école Marguerite-Bourgeois et du CPE Pomme d'Api, l'avenue des Oblats est très fréquentée par les familles avec de jeunes enfants. Quelles mesures la Ville prévoit-elle mettre en place afin d'assurer adéquatement leur sécurité?

Par ailleurs, nous souhaiterions nous assurer que les parents du CPE auront toujours accès au dépose-minute -10 minutes en avant de l'édifice afin de pouvoir déposer leurs enfants le matin, et venir les chercher le soir, de façon sécuritaire.

Nous pensons aussi qu'une partie de la circulation direction Est sera redirigée sur la rue Saint-François Ouest et passera donc devant la 2^e installation du CPE. Deux problèmes de sécurité sont déjà bien connus dans ce secteur:

La vitesse excessive de certains automobilistes qui circulent devant le CPE; L'intersection St-François/Ste-Catherine où circulent les automobilistes pressés qui arrivent ou qui se rendent vers l'autoroute Laurentienne (plusieurs ne prennent pas la peine de faire leur arrêt).

Ainsi, nous aimerions connaître là encore les mesures que la Ville compte mettre en place afin d'assurer la sécurité des enfants dans ce secteur. La reconfiguration de l'intersection nous paraît primordiale.

Cordialement,

• **Participant 15**

La déviation des bus en direction est sur des Oblats et une mauvaise idée. On embellit St Vallier et rendant des Oblats encore moins conviviale. Aucune mesure n'est proposée sur des Oblats pour minimiser l'impact du trafic auto et bus. Plantation d'arbres, élargissement des trottoirs, sécurité au niveau du CPE et de l'école? La RTC ne s'est pas trop forcée pour penser à une meilleure stratégie.

• **Participant 16**

Je trouve le projet très intéressant et positif pour notre quartier. Ma seule inquiétude est le passage d'une grande quantité d'autobus sur la rue Des Oblats vers l'Est, considérant la présence d'une école primaire et d'un CPE, sans plan de réaménagement pour cette rue, dont les trottoirs sont très étroits. Alors qu'on travaille à rendre les zones scolaires plus sécuritaires, le passage de ces autobus, sans que la largeur des trottoirs et les coins de rue ne soient sécurisés m'apparaît en contradiction dans une perspective de sécurité piétonne.

• **Participant 17**

Pourquoi aller de l'avant avec un projet qui auras plusieurs impacts négatifs ?

• **Participant 18**

Bonjour, je trouve le réaménagement de la rue Saint-Vallier absolument nécessaire. Cependant, je m'inquiète vivement pour les changements envisagés pour l'avenue des Oblats, notamment pour le passage de plusieurs lignes d'autobus et pour l'augmentation inévitable de la circulation dans cette rue. Les trottoirs y étant très étroits, la circulation piétonnière doit souvent se faire dans la rue, particulièrement l'hiver quand les trottoirs sont mal déneigés et lorsque l'on se promène avec une poussette en toutes saisons. L'augmentation de la circulation, sans bosse de ralentissement qui plus est, me semble être un enjeu majeur de sécurité. D'autant plus que plusieurs enfants et familles circulent dans cette rue notamment à cause de la présence d'un CPE et d'une école primaire. L'école Saint-Malo vit déjà avec des enjeux de sécurité pour les enfants voyageant à pied, je vois avec appréhension la même situation se reproduire pour l'école Marguerite-Bourgeois. Aussi, l'avenue Des Oblats n'a aucune présence d'arbres, contrairement à Saint-Vallier. Le passage de plusieurs lignes d'autobus accentuera les îlots de chaleur déjà insoutenable dans ce secteur. Finalement, l'avenue des Oblats étant uniquement constituée de résidence et de logements qui n'ont pas de terrain à l'avant, qui sont donc directement sur le trottoir, l'augmentation de la circulation amènera une augmentation importante de la pollution sonore et de la pollution de l'air, les voitures passant déjà « dans » nos salons et nos chambres à coucher. Je vous prie de repenser les modifications envisagées afin de ne pas diminuer de façon considérable la qualité de vie de nombreuses familles vivant et fréquentant cette rue. Les bénéfices pour Saint-Vallier ne semblent pas justifier la dégradation de la sécurité des habitants de l'avenue des Oblats.

Je vous remercie pour votre écoute.

• **Participant 19**

Commentaire 1 : Si la rue Saint-Vallier Ouest devient à sens unique, proposer un autre sens unique (opposé). La circulation automobile sur des Oblats sera préoccupante, voir commentaire 2.

Commentaire 2 : Officiellement que la rue des Oblats n'est pas hospitalière pour les transports alternatifs, que ce soit à vélo, à pied ou autre. Les trottoirs sont étroits, la visibilité est mauvaise aux intersections et la lumière à l'intersection avec Aqueduc ne présente pas de feu piéton ...

Commentaire 3 : L'hiver, les trottoirs sont une blague dans le quartier, les piétons finissent bien souvent par marcher dans la rue pour éviter les amoncellements de neige des trottoirs pas déneigés. Aucune accessibilité pour les personnes à mobilité réduite ...

- **Participant 20**

L'année dernière, sur la rue d'Argenson et Laviolette nous avons eu le droit à plusieurs voitures qui roulaient en sens inverse, qui circulaient à grande vitesse pour gagner du temps, nous avons été engueuler, menacer par des automobilistes perdus dans le quartier qui avaient une conduite dangereuse (rouler sur le trottoir, ne pas faire les stops, circuler à reculons dans la rue) et des véhicules lourds qui utilisaient nos rues pour éviter d'aller sur Charest. Il serait important qu'il y ait un affichage de limite de vitesse, de circulation pour livraison seulement et une indication claire des parcours alternatifs.

Deuxième point: Je crois qu'il ne devrait pas y avoir d'ajouts de cases de stationnement. L'an dernier le fait de mettre la circulation à un sens et offrir le stationnement des deux côtés de la rue, à enlever le côté convivial rechercher, la circulation à vélo était désagréable pour les adultes et dangereuses pour les enfants. (portière qui ouvre sur les enfants, gens qui quittent leur espace de stationnement rapidement).

Troisième point: Il serait nécessaire qu'il y ait une présence policière un peu plus soutenue lors de l'implantation afin que les règles de circulations routières soient respectées.

- **Participant 21**

C'est un excellent projet que de rendre la rue St-Vallier Ouest à sens unique afin de favoriser le transport actif (vélo et marche).

Cependant, plusieurs impacts négatifs sont à prévoir pour les petites rues du secteur. Il y aura une perte d'accessibilité aux autobus importante pour le nord du quartier, ce qui est particulièrement problématique pour les gens qui ont de la difficulté à se déplacer, difficulté exacerbée par l'étroitesse des trottoirs du quartier. De plus, presque aucun aménagements pour réduire la circulation automobile de transit dans les rues avoisinantes ne semble prévus. La sécurité des piétons et cyclistes est déjà en jeu dans plusieurs rues du quartier en raison des trottoirs étroits, des risques d'emportière et de la vitesse excessive des véhicules, il ne faut pas l'empirer sur les rues qui risquent d'être encore plus passantes telles que Des Oblats ou Raoul-Jobin.

Le RTC devrait revoir sa proposition de desserte pour répartir les parcours déviés autrement dans le quartier. Les trajets ne devraient pas être concentrés sur Des Oblats. Des aménagements devraient également être prévus sur les rues Montmartre, Raoul-Jobin, Des Oblats et Mazenod pour décourager l'utilisation de ces rues comme transit et pour sécuriser les piétons et cyclistes. Beaucoup de voies cyclables coupent ces rues à des endroits sans stops pour les voitures qui roulent en général beaucoup trop vite ce qui rend les parcours plus dangereux. Je suis d'accord avec le CCCQSS sur le fait que la ville devrait adopter une vision d'aménagement Vision Zéro pour la rue Des Oblats afin de sécuriser les alentours des CPE et des écoles primaires. Pensez à nos enfants.

- **Participant 22**

J'appuie l'option B et pour les aires modulables, je priorise le verdissement avant le vélo et le vélo avant le stationnement. J'aimerais connaître l'impact de la réduction du stationnement sur les risques d'implantation d'une vignette dans les rues de St-Sauveur.

- **Participant 23**

Je trouve ça complètement ridicule ! La majorité des rues du quartier sont des sens uniques et se prennent par la rue Saint-Vallier et, pour ce qui est des autobus, une grande partie de la clientèle de ce quartier, qui les prennent, sont des personnes âgées et ne sont pas capables de marcher sur une longue distance ; moi-même, je prends l'autobus pour aller en ville parce que l'arrêt est à côté de chez nous mais je ne serai jamais capable de marcher jusqu'à la rue des Oblats pour pouvoir prendre l'autobus ! C'est une détérioration de vie pour toutes les personnes âgées du quartier !

- **Participant 24**

1. En faveur des orientations en matière de canopée et de gestion des eaux de pluies

2. *En faveur des critères d'aménagement*
3. *En faveur du sens unique seulement si des meilleurs aménagements sont prévus pour les personnes utilisatrices du transport actif et que des cases de stationnement sont retirées. Le projet pilote de l'été 2022 était vraiment un échec en ce sens. La place des vélo n'était pas marquée et l'intersection avec des Oblats/Mazenod et Saint-Vallier était même plus dangereuse. Ceci dit, je ne tiens pas particulièrement au sens unique.*
4. *Pas d'accord avec le déplacement des lignes d'autobus vers des Oblats.*
5. *Difficile de choisir entre les deux scénarios.*
6. *Pour les déplacements à vélo, il me semble que la connectivité se fera mieux avec des bandes cyclables sur Saint-Vallier, puisque souvent on y fait des courses et que, même si les bandes sont aménagées sur des rues locales, on va finir par toujours aller rouler sur Saint-Vallier. Autant y aménager les voies cyclables.*
7. *En faveur d'un scénario ou un maximum de cases de stationnement sont retirées. Favorisons le transport actif et l'établissement de commerces de proximité au lieu de commerces de destination que les gens fréquentent en char.*

- **Participant 25**

Bonjour, Il semble que le scénario retenu de rendre Saint-Vallier Ouest à sens unique est un mauvais choix compte tenu des impacts que subiront les rues avoisinantes. L'avenue Des Oblats, notamment, est fréquentée par de nombreux enfants et cyclistes et elle est aussi souvent empruntée par les véhicules d'urgence des pompiers. La circulation y est déjà intense et pas sécuritaire ; les excès de vitesse, les arrêts obligatoires bâclés (souvent devant l'école Marguerite-Bourgeois !) et le non-respect des règles de stationnement (à faible distance des intersections ou du côté non-autorisé pour accéder à certains commerces) sont fréquents alors que l'état des trottoirs (étroitesse, présente de poteaux, neige, glace qui tombe des toitures) oblige souvent les piétons à circuler dans la rue.

La perspective d'y faire circuler les gros véhicules du RTC et d'y voir croître la circulation de transit a de quoi inquiéter. On se demande quels seront les bénéfices d'apaiser la circulation sur St-Vallier si c'est pour densifier celle sur les rues avoisinantes, sur Des Oblats particulièrement.

Le scénario étudié qui a été écarté, qui consiste à conserver le double-sens sur St-Vallier (avec élargissement des trottoirs et espaces réservés aux terrasses d'un seul côté) semble le plus approprié même s'il ne contient pas de lien cyclable.

Les axes cyclables Est-Ouest que sont déjà des Oblats et Raoul-Jobin pourraient être renforcés (pour l'instant ils sont carrément délaissés, ils apparaissent sur les cartes du réseau cyclable mais ne bénéficient d'aucun marquage digne de ce nom) et différents accès cyclables vers St-Vallier pourraient être mieux aménagés.

La meilleure place pour les cyclistes qui a été réclamée dans les diverses consultations ne doit pas forcément se traduire par un lien cyclable sur la rue Saint-Vallier elle-même : la présence de places et de supports pour les vélos sur Saint-Vallier peut déjà être une nette amélioration pour les cyclistes quant à la fréquentation de la rue, mais on n'est pas obligé d'y circuler par une voie réservée. D'autre part, il serait toujours permis pour les cyclistes de rouler sur Saint-Vallier même ; on peut espérer que le réaménagement apaisera la circulation par rapport à la configuration actuelle.

En espérant que cet avis puisse nourrir vos réflexions, je vous remercie d'y porter attention et vous souhaite une bonne journée.

- **Participant 26**

La rue des Oblats doit être aménagée pour assurer la sécurité piétonne, c'est déjà dangereux même avant l'augmentation de circulation prévu. Aussi, Montmartre, R-J et Mazenod doivent être aménagés pour décourager les automobilistes de les utiliser comme transit vers St-Roch. Aussi, si tous les parcours RTC sont déviés vers la rue des Oblats, ça serait une perte importante du niveau de service pour les gens du nord du quartier.

- **Participant 27**

Premièrement, je trouve aberrant que la rue St-Vallier soit à sens unique, c'est une artère commerciale! Conséquemment, pour la sécurité des résidents, je suis contre le fait que les autobus soient tous déviés sur l'avenue des Oblats, c'est une rue résidentielle avec beaucoup d'enfants (école, garderie) et de personnes âgées, aussi les automobilistes y circulent très vite. J'espère des contrôles et des réaménagements qui contribueraient à ralentir la vitesse.

- **Participant 28**

Je déplore le fait que St-Vallier devienne sens unique, que pour accommoder une minorité de commerçants, on désorganise et brime tout un quartier résidentiel. Les déplacements et l'éloignement des arrêts d'autobus dans un quartier de personnes âgées est une très mauvaise chose. La circulation lourde (autobus) sur rues résidentielles ou déjà les automobilistes roulent trop vite met en danger les enfants qui fréquentent écoles et garderies. Des mesures concrètes devraient être prises pour limiter la vitesse sur l'avenue des Oblats entre autres. De plus, la rue St-Vallier est loin d'être conviviale avec toutes les installations requises pour la rendre sens unique.

- **Participant 29**

L'autobus 1 doit faire un trop grand détour direction est. Sur des Oblats on devrait ajouter des aménagements pour la sécurité piétonne. Ajouter des arbres, surtout sur des Oblats. Réaménager le parc Durocher (jeux d'eau et module pour enfants). Enlever des stationnements sur St-Vallier. Changer le nom de St-Vallier Est. Aménagement de pistes cyclable.

- **Participant 30**

Ce sont les répercussions sur l'avenue des Oblats le problème. La seule rue (autre que Charest) qui va dans les 2 directions. En changer ce système, même la caserne de pompier en sera impacté. Il sera parfois plus long avant qu'ils puissent arriver sur les lieux d'un sinistre... Il y aura aussi plus de circulation sur cette rue avec la venue des circuits d'autobus, il y a garderie et école sur cette rue.

- **Participant 31**

Je suis très préoccupé par le projet de réaménagement de la rue St-Vallier ouest, notamment en raison de l'accessibilité aux bus pour les gens qui habitent à proximité de la rivière St-Charles et du Parc Victoria. En déviant plusieurs lignes de bus vers l'avenue des Oblats, ce sera beaucoup plus loin pour tous ces gens. De plus, toute la circulation de la rue St-Vallier sera maintenant déviée sur de petites rues qui ne sont pas conçues pour accueillir une telle circulation, ce qui aura des impacts importants sur la sécurité des gens du quartier. Enfin, l'avenue des Oblats n'est déjà pas très sécuritaire pour les piétons, elle le sera encore moins si elle doit accueillir plus de véhicules et plus de bus. Rappelons qu'il y a un CPE et 2 écoles primaires sur l'avenue des Oblats. Je propose certaines solutions pour pallier ces problèmes: 1- Les lignes de bus qui seront déviées devraient être beaucoup mieux réparties (pas toutes sur l'avenue des Oblats). 2-Certains aménagements devraient être prévus pour décourager les automobilistes de passer massivement par toutes les petites rues du quartier (ex. Montmartre, Raoul-Jobin, Père-Grenier). 3- On devrait trouver des façons d'augmenter la sécurité des piétons en ce qui concerne l'avenue des Oblats (ex. en mettant des passages pour piétons, des feux de circulation avec priorité aux piétons, etc.). Merci de prendre en considération les éléments susmentionnés.

- **Participant 32**

D'abord, je suis d'avis que le concept pour le projet de réaménagement de la rue St-Vallier ouest est intéressant. Toutefois, j'ai des préoccupations concernant la perte d'accessibilité du transport en commun

pour le quartier St-Sauveur occasionnée par la déviation de plusieurs lignes de TC sur la rue Des Oblats. De plus, pratiquement aucun aménagement n'est prévu pour réduire la future circulation sur la rue Des Oblats dans le projet de réaménagement de la rue St-Vallier. Des Oblats n'est déjà pas une rue tellement sécuritaire pour les piétons. J'ai moi-même une petite famille puis il y a des CPE et des écoles primaires sur cette rue.

Je considère qu'il y aurait des solutions à mettre en place pour contrer ces problématiques qui seront vécues par les citoyens du quartier. Il serait essentiel que :

- le RTC revoit sa proposition de desserte et fasse une meilleure répartition des parcours d'autobus dans le quartier suite au réaménagement de la rue St-Vallier;*
- des aménagements soient prévus à certains endroits stratégiques notamment sur la rue Des Oblats pour décourager son utilisation comme rue de transit vers St-Roch;*
- des aménagements soient rapidement prévus tout le long de la rue Des Oblats pour augmenter la sécurité piétonne.*

Merci de considérer mon commentaire.

• Participant 33

Comme plusieurs, j'estime que le réaménagement de la rue Saint-Vallier Ouest est une bonne idée. La principale artère commerciale du quartier en a grandement besoin. Cependant, ma préoccupation première réside dans le déplacement vers le sud du transport en commun. Déjà que je trouvais que notre quartier densément peuplé ne disposait pas suffisamment d'options en matière de transport collectif (essentiellement les autobus), la solution proposée vient aggraver la situation. Des alternatives doivent être offertes afin de rapprocher les "arrêts" d'autobus de la population. Certainement, des trajets pourraient passer par la rue Montmartre. D'autres options doivent être considérées. Il en va selon moi de l'attractivité du quartier et de son avenir. Merci de considérer mon commentaire.

• Participant 34

Il faut absolument sécuriser la rue des oblats pour les piétons et vélos.

• Participant 35

Bonjour, j'ai pris connaissance de votre projet relativement à la rue Saint Vallier

Généralités

Ce projet majeur impactera tout le quartier saint sauveur notamment en raison du sens unique sur Saint Vallier, or votre étude ne mentionne ni n'a mesuré les impacts sur les rues avoisantes, sur la rue des Oblats et sur le quartier en général et aucune mesure d'atténuation ou compensatoire n'est proposée

Compte tenu des impacts sur la circulation automobile, les transports en commun, la sécurité des piétons, une étude détaillée portant au-delà de la rue Saint-Vallier est requise.

À titre de résident sur la rue des Oblats, je crains un lourd accroissement de la circulation automobile (qui roule déjà largement au-delà de 30 km/h), sur une avenue déjà étroite, avec peu de trottoir, pas de pistes cyclables et aucun arbre. La vie sur la rue Saint-Vallier va se bonifier au détriment de celle de l'avenue des oblats.

Lorsque je regarde la difficulté de circulation du bus de la ligne 9 lorsqu'il y a des livraisons ou de la neige accumulée, je crains l'arrivée de lignes supplémentaires d'autant plus que nous avons déjà la circulation de la caserne des pompiers. Je me demande aussi comment les autobus vont pouvoir virer de Marie de l'incarnation vers la rue des oblats.

Ainsi, je demande :

1 - que le RTC revoit sa proposition de desserte et fasse une meilleure répartition dans les quartiers des parcours d'autobus déviés de Saint-Vallier.

D'autres rues existent notamment le boulevard Charest ou encore la rue de l'aqueduc pour une partie du trajet

2 - que des aménagements soient prévus à certains endroits stratégiques sur les rues Montmartre, Raoul-Jobin, Des Oblats et Mazonod pour décourager l'utilisation de ces rues comme transit vers Saint Roch.

3- que des aménagements soient rapidement prévus sur toute la longueur de la rue des Oblats pour augmenter la sécurité piétonne.

4 - que la ville fasse une étude d'impact complète sur tout l'ensemble du quartier et propose des mesures d'atténuations.

Je vous remercie de votre attention.

- **Participant 36**

J'habite sur la rue de Oblats à proximité de la caserne de pompier et je suis très inquiet des impacts que le réaménagement sur la rue Saint-Vallier Ouest causera sur notre rue. Présentement, il y a un seul parcours d'autobus qui passe sur notre rue et il s'agit d'un parcours dont la fréquence est très petite (matin et soir seulement du lundi au vendredi). Notre rue comme elle est aménagée présentement n'est pas faite pour accueillir tous les parcours que vous proposez avec ce réaménagement. Les trottoirs sont très étroits, ils ne sont pas déneigés l'hiver du côté où les voitures sont stationnées et la rue est une des dernières à être nettoyées au printemps (il y aura donc beaucoup plus de poussières qu'avant).

Dans la documentation proposée, nous voyons bien les impacts positifs sur Saint-Vallier Ouest, mais aucune étude d'impact n'a été faite pour des Oblats. Il n'y a aucune mesure d'atténuation de proposée non plus. Cela est très décevant pour un projet qui se veut intégrateur. Pourquoi on ne propose pas des aménagements sur des Oblats, avec un élargissement des trottoirs, du verdissement, une piste cyclable pour venir rejoindre celle sur Montmagny et d'autres aménagements pour améliorer la sécurité des gens?

Il y a déjà une ligne de bus qui prend Raul-Jobin et Aqueduc à partir de Marie-de-l'Incarnation. Cela serait plus raisonnable de comparer ce trajet au lieu de comparer le trajet de la ligne de bus 9 qui passe par Oblats matin et soir seulement. Pourquoi que ne pas prendre le même chemin (Raul-Jobin et Aqueduc) pour par la suite prendre des Oblats au croisement de la caserne de pompier ou une autre rue plus loin comme Charest? Est-ce que vous avez regardé d'autres rues, comme la rue Montmartre qui pourrait accueillir un ou des parcours facilement? Et Charest? Est-ce que vous avez pensez à mettre une ligne de bus circulaire qui ferait la rue Saint-Vallier ouest, Marie-de-l'Incarnation, Charest, Saint-Vallier-Ouest? Cela permettrait de compenser pour la distance supérieure qui serait engendré par la déviation de toutes ces lignes vers Charest par exemple. Cela ajoute un échange supplémentaire, mais permet à ceux qui ne souhaitent ou qui sont à mobilité réduite de trouver un trajet qui les amène le plus proche de chez eux. Pour les autres, ils peuvent descendre sur Marie-de-l'Incarnation et marcher sur les beaux trottoirs de cette nouvelle rue Saint-Vallier Ouest aménagée pour se rendre à la maison.

Merci et bonne journée

- **Participant 37**

Si l'option choisie est un sens unique sans infrastructure cyclable dédiée, un contresens cyclable devrait être aménagé afin de permettre une circulation à vélo bi-directionnelle sécuritaire.

- **Participant 38**

Bonjour!

J'ai participé à la soirée de consultation du 15 mai. J'ai oublié de mentionner quelque chose que je juge important; L'an dernier j'écoutais un reportage qui expliquait pourquoi il y avait autant d'allergies à Montréal. On nous disait que c'était à cause de la grande proportion d'arbres mâles, qui produisent beaucoup de pollen, par rapport aux arbres femelles qui eux produisent des fleurs qui tombent et collent aux voitures. On aurait donc privilégié les carrosseries plutôt que la santé.

Je me demande aussi quels sont les arbustes et plantes qui seront plantées. Idéalement autres choses que des graminées, même si c'est joli.

Comme bien d'autres, j'ai un fils qui souffre d'allergies aux pollens assez sévère à chaque printemps, j'espère que les choix des arbres et des plantes sera réfléchi en conséquence.

Encore félicitations pour ce projet qui arrive à point dans notre quartier qui en a bien besoin!

• **Participant 39**

Pourrons nous voir arriver les voitures à chaque coin de rue? À certains coins de rue ce n'est pas facile donc dangereux.

• **Participant 40**

Je ne comprends pas l'idée de changer la rue St-Vallier en sens unique. Ça se passe très bien ainsi, pourquoi changer ce qui fonctionne bien?

• **Participant 41**

A la base, le fait de mettre un sens unique sur St-Vallier va causer plus d'inconvénients pour tous, cela va augmenter la circulation dans les petites rues avoisinantes, principalement devant l'école Marguerite Bourgeois. On aura beau faire des aménagements, il y aura plus de camions et autres véhicules qui devront faire plus de détours dans le secteur, sans compter toutes les pertes en espace de stationnement ainsi que l'accès au RTC

• **Participant 42**

Bonjour,

Je tiens avant tout à féliciter la Ville pour ce beau projet de réaménagement de cette rue et surtout, pour aller de l'avant avec une solution qui réduit l'espace dédié aux véhicules pour redonner de l'espace urbain aux résidentes et résidents du secteur. J'habite Saint-Jean-Baptiste, mais je fréquente régulièrement le secteur pour visiter famille/amies et profiter des restos et commerces sur Saint-Vallier. Parmi les deux scénarios retenus, je préfère le scénario A pour les raisons suivantes :

- les restaurants des deux côtés de la rue pourraient bénéficier d'une terrasse extérieure (je pense notamment au Griendel que j'aime beaucoup dans le quartier qui n'aurait pas de terrasse avec l'option B);*
- les rues parallèles à Saint-Vallier sont adéquates pour la circulation en vélo en direction est (je prenais Raoul-Jobin lorsque j'habitais le quartier en 2011!);*
- le scénario A permet d'ajouter plus de végétation dans notre centre-ville où l'indice de canopée est très faible comparativement aux quartiers périphériques.*

Finalement, je profite de ce commentaire pour demander si ce beau projet de réaménagement est envisagé aussi pour la rue Saint-Jean (entre Honoré-Mercier et Turnbull particulièrement). Les arbres y sont aussi pratiquement absents, les voitures roulent vite et l'espace dédié aux voitures y est beaucoup trop présente (au détriment de l'espace piéton et des terrasses).

Merci!

• **Participant 43**

Pensez aux besoins diversifiés grandissant des cyclistes: enfants, chariot, toutes saisons, rangement à vélo et espaces pour barrer les vélos réguliers le long de l'artère commerçante et sur les rues adjacentes et sous des lampadaires + camera pour le secteur gastronomique Est. Parcours utilitaires : écoles, garderies du quartier... mais aussi axes de travail traversant le quartier pour aller à St Roch, Limoilou, école Cardinal Roy... Feux piéton à la demande, sans attendre 4 min !

Revêtement perméable mais agréable pour rouler sans faire de bruit à chaque jonction.

Prévoir des connexions faciles sans dénivelé pour les vélos, poussettes, fauteuils roulants

Prévoir de contrer la gentrification en conservant des logements abordables et en favorisant la mixité sociale à l'échelle du quartier.

Le stationnement pourrait être en périphérie et compléter par la marche. Moduler les règles de stationnement dans le quartier et jusqu'au Sud de Charest pour équilibrer l'offre de stationnement pour 30 min, 60 min, 2h (du plus près au plus loin)... et vignettes.

Augmenter le potentiel commercial du secteur Ouest entre Latulipe et Marie de l'Incarnation en incluant la zone Nord et Sud (vers le parc devant l'église).

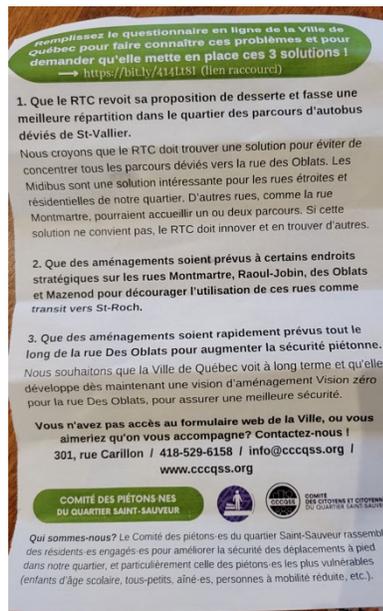
Aider les propriétaires à déminéraliser et à décontaminer (ancienne station ou ancienne chaudière à mazout..., pas seulement vérifier les fondations et drains...)

Prévoir plus de poubelles/tri de rues

• **Participant 44**

Si vous mettez la rue St-Vallier en un seul sens, avez-vous planifié le fait que la rue des Oblats sera congestionnée. Il y a plusieurs arrêts et ceux-ci sont souvent mal fait par les automobilistes surtout au coin de la rue St-Sauveur et des Oblats il y a souvent des problèmes à cet endroit qui rend la visibilité presque nulle pour ceux qui arrive de la rue St-Sauveur et qu'ils veulent continuer leur route passer des Oblats. Il faudra penser à réaménager la rue des Oblats car tout le monde va dévier leur trajectoire vers là et il y aura beaucoup d'accident. Je pense ici à la garderie et l'école. Plusieurs parents se stationnent des deux sens temporairement et ayant plus de trafic sur cette rue cela va encombrer encore plus les automobilistes ainsi que les autobus le matin et le soir. Il faudrait penser à faire en sorte que les gens n'empruntent par cette rue comme manière de contourner et dévier Charest pour avoir moins de trafic

• **Participant 45**



• **Participant 46**

Le projet est super, mais il faudrait ajouter les points suivants :

Que le RTC revoie sa proposition de desserte et fasse une meilleure répartition dans le quartier des parcours d'autobus déviés de St-Vallier Ouest.

Que des aménagements soient prévus à certains endroits stratégiques sur les rues Montmartre, Raoul-Jobin, des Oblats et Mazonod pour décourager l'utilisation de ces rues comme transit vers St-Roch.

Que des aménagements soient rapidement prévus tout le long de la rue Des Oblats pour augmenter la sécurité piétonne.

• **Participant 47**

En apprenant (par un communiqué du Comité des citoyens de Saint-Sauveur) que la Ville prévoit réaménager la rue Saint-Vallier Ouest, j'étais contente de savoir que cette rue deviendra sans doute plus sécuritaire et agréable pour les piétons. Cependant, je me demande ce que sera fait pour rendre les rues avoisinantes plus sécuritaires, considérant qu'elles vont recevoir la circulation automobile qui sera déviée de la rue Saint-Vallier. J'aimerais savoir comment les intersections sur la rue des Oblats seront rendues plus sécuritaires pour les enfants de l'école Marguerite-Bourgeois. Finalement, comme usager des autobus #1 et #19, je me demande jusqu'où il va falloir marcher à un arrêt pour prendre une de ces autobus vers l'est.

• **Participant 48**

Je souhaite appuyer le comité des citoyens et citoyennes du quartier Saint-Sauveur dans leurs demandes soit:

- 1) Que le RTC revoit sa proposition de desserte et fasse une meilleure répartition dans le quartier des parcours d'autobus déviés de St-Vallier.*
- 2) Que des aménagements soient prévus à certains endroits stratégiques sur les rues Montmartre, Raoul-Jobin, des Oblats et Mazenod pour décourager l'utilisation de ces rues comme transit vers St-Roch.*
- 3) Que des aménagements soient rapidement prévus tout le long de la rue des Oblats pour augmenter la sécurité piétonne.*

Merci

• **Participant 49**

Mise en place des solutions suivantes :

- Augmenter la sécurité piétonne sur St-Vallier à la hauteur de l'Intermarché (passage pour piétons non respecté par les voitures même lorsque les feux d'avertissement clignotent).*
- Que le RTC revoit sa proposition de desserte et fasse une meilleure répartition dans le quartier des parcours d'autobus déviés de St-Vallier Ouest.*
- Que des aménagements soient prévus à certains endroits stratégiques sur les rues Montmartre, Raoul-Jobin, des Oblats et Mazenod pour décourager l'utilisation de ces rues comme transit vers Saint-Roch.*
- Que des aménagements soient rapidement prévus tout le long de la rue Des Oblats pour augmenter la sécurité piétonne.*

• **Participant 50**

Je sur Mazenod, il y aura trop de trafic et de la poussière qui entre par les fenêtres, sur les heures de trafic ils sont cinq autobus en ligne!

À part les criards de klaxon dû à l'impatience.

• **Participant 51**

Je suis résidente de la rue des Oblats et y travaille également. Je suis dans le feu de l'action, bien placée pour indiquer que le transfert du RTC ici n'est pas réaliste et encore moins sécuritaire pour les citoyens du quartier. De plus que les fonds prévus sont pour réaménager la rue Saint-Vallier sans se soucier du réaménagement des secteurs atteints par ce futur changement s'il y a lieu d'être!

Déjà sur la rue des Oblats à ce jour, la circulation peut être difficile et dangereuse. Avec la garderie, l'école primaire, l'épicerie Shanda, la caserne de pompier, le PIPQ et plus... Les stationnements sont très peu accessibles pour les gens qui viennent de partout de la ville. Oui nous sommes un quartier, mais nous avons besoins des autres citoyens de la Ville de Québec, pour promouvoir les commerces et avoir un bon roulant financier.

De plus d'avoir une circulation future du RTC sur la rue Des Oblats, si la rue Saint-Vallier devient sens unique, je ne veux pas imaginer le trafic de voiture que cela pourrait créer! Un danger énorme pour les piétons, les cyclistes et tout ce qui y circule!

Je demeure ici en plus d'y travailler, je considère avoir une belle vie de quartier paisible, sécuritaire, encore accessible pour tous et aspire à ce que cela y demeure. Bien d'accord au réaménagement de la rue Saint-Vallier et de plus je considère très réaliste qu'elle demeure accessible des -deux sens.

Je déplore le fait d'avoir été informé de cette situation de la part de des clients et que par la suite j'ai informé moi-même beaucoup de citoyens du quartier de ce projet peut-être futur, que eux n'ont plus été informés!

• **Participant 52**

C'est une très bonne idée de planter des arbres sur la rue Saint-Vallier Ouest pour diminuer les îlots de chaleur et d'en faire un sens unique pour diminuer le trafic automobile et la vitesse. C'est ambitieux et même inespéré! La rue sera encore plus belle et plus agréable.

Ce serait bien d'avoir des arbres des deux côtés de la rue pour encore plus de fraîcheur (comme on le voit sur certains plans que la Ville propose). Ce serait l'idéal, partout sur la rue. Avec au centre, une voie pour les

voitures. Comme cela, les résidences de chaque côté et les commerces aussi, profiteront des arbres et de leurs ombres. Ce serait le scénario idéal qui pourrait rallier tout le monde.

Voici trois questions:

Je suis préoccupée par le sens unique et l'accès au transport en commun. Le sens unique pourrait-il aller d'Ouest vers l'Est? Vers Saint-Roch? Ne serait-ce pas plus naturel? Y'a-t-il une raison technique à cela? Qu'est-ce qui motivent les urbanistes dans le choix d'un sens unique de centre d'Est vers l'Ouest? Pourquoi déplacer une voie de bus sur des Oblats? Y'a-t-il moyen de passer sur une rue plus près de Saint-Vallier pour que cela soit plus accessible pour tout le monde?

Quelle est la motivation des urbanistes de planter des arbres du côté Nord de la rue? Pourquoi ne pas mettre les arbres du côté Sud de la rue? C'est à cet endroit que le soleil brille le plus longtemps l'été, quand il fait très chaud. Du côté Nord, c'est déjà à l'ombre et plus frais. J'habite sur la rue Saint-Vallier depuis vingt ans et c'est ce que je constate.

- **Participant 53**



Image fournie par ce citoyen

J'habite le quartier St-Sauveur depuis maintenant 4-5 ans et j'aime bien la vie qu'on y trouve. Étant un habitué de la rue St-Vallier entre St-Germain et Bagot, je suis surpris que le coin St-Ambroise/Des Oblats et St-Vallier ne soit pas considéré comme un point névralgique.

Il y a énormément de commerces et de gens qui y convergent. Des commerces du quotidien, de la vie nocturne. Chaque fois que je vais à la sandwicherie Johnny ou à la crèmerie, nous sommes des dizaines de personnes coincées sur un mince trottoir entre l'arrêt d'autobus, la rue et les autos, à se déplacer comme un jeu de tétis pour laisser passer une simple poussette alors que les autos filent à moins d'un mètre dans tout l'espace.

La placette au coin était un bon premier pas et son occupation dès les beaux jours prouve qu'il faudrait aller plus loin. Il y a sûrement des contres arguments pour tout, mais voici ce que j'imaginerais :

- Déplacer l'arrêt d'autobus devant le stationnement du Jean Coutu.
- Un trottoir élargi qui part de la terrasse du Julio Taqueria jusqu'au coin St-Ambroise avec des aménagements de places assises permanentes.
- Des traverses piétonnes surélevées à la hauteur du trottoir (pièce jointe) sur les deux côtés de St-Vallier et sur le segment des Oblats.
- Retirer le feu de circulation et mettre des stops. Les stops précèderaient les traverses piétonnes mentionnées plus haut.
- Ces dernières feraient offices de dos d'âne pour empêcher l'accélération trop brusque après l'arrêt des voitures.

Selon moi il est futile de transformer des espaces vacants qu'il serait peu intéressant d'occuper comme piéton, cycliste, flâneur, par exemple le coin Charest/St Vallier O. Trop bruyant, trop polluant ; peu agréable. On devrait au contraire, redonner ces espaces à la voiture (en périphérie) et redonner l'intérieur des quartiers aux gens, là où ils vont.

Merci pour tout!

- **Participant 54**

Je ne suis pas d'accord avec le projet. Le projet va mettre en danger les piétons sur la rue des Oblats. Je veux que la Ville mette des aménagements sur toute la rue des Oblats. Aussi mettre des lumières de piéton sur le coin Aqueduc et des Oblats. Si vous voulez mettre des autobus sur des Oblats, il faut mettre une lumière piéton là parce que là il n'y en a pas.

- **Participant 55**

Je veux que le projet soit sûr pour les piétons, surtout sur la rue des Oblats pour les enfants car il y a une école et une garderie.

La vitesse aussi est un problème sur des Oblats, il faut faire quelque chose pour ralentir la circulation et réduire la vitesse.

Je veux une lumière piéton sur le coin Aqueduc et Des Oblats et aussi une autre lumière piéton sur le coin Aqueduc et Raoul-Jobin car il va y avoir plus de circulation avec le nouveau projet.

La rue Mazenod, s'il y a plus d'autobus et de voitures, c'est dangereux pour les enfants du HLM: il faut sécuriser cette rue.

Le projet va faire plus de circulation sur la rue Montmartre, ça va prendre plus d'éléments de sécurité et pour réduire la vitesse.

Bon les autobus, ne plus en avoir dans notre coin ça ne fait pas l'affaire des personnes plus âgées, on est à mobilité plus réduite. Moi j'ai parlé avec plusieurs personnes âgées de mon coin. Ils désapprouvent ça. Car l'hiver ça cause vraiment un problème. C'est sûr que ça va nous prendre plus que 3 minutes. L'avantage d'avoir les autobus sur St-Vallier, c'est que c'est une rue qui est toujours bien déneigée et déglacée, et même les trottoirs, car ils considèrent ça comme une artère principale. Là avec l'autobus sur Des Oblats c'est pas ça. Allez-vous déneiger et déglacer?

Sens unique ou pas, il faut la sécurité sur toutes les autres rues et pour tout le monde.

- **Participant 56**

Le projet semble incomplet. Voici des éléments à améliorer:

- 1. Que le RTC revoit sa proposition de desserte et fasse une meilleure répartition dans le quartier des parcours d'autobus déviés de St-Vallier Ouest.*
- 2. Que des aménagements soient prévus à certains endroits stratégiques sur les rues Montmartre, Raoul-Jobin, des Oblats et Mazenod pour décourager l'utilisation de ces rues comme transit vers St-Roch.*
- 3. Que des aménagements soient rapidement prévus tout le long de la rue Des Oblats pour augmenter la sécurité piétonne.*

- **Participant 57**

J'aimerais savoir les mesures qui vont être prises pour ralentir et atténuer le trafic dévié sur la rue Mazenod. C'est une petite rue, où les maisons sont très proches de la rue et avec beaucoup de piétons (enfants, familles, personnes âgées).

J'aimerais aussi savoir les mesures qui vont être prises pour des Oblats, particulièrement dans le coin de l'école Marguerite-Bourgeoys.

- **Participant 58**

Rue Mazenod ne doit pas devenir une rue de transit et ne pas être utilisée par le RTC

- **Participant 59**

Alors que la consultation entourant le réaménagement de la rue Saint-Vallier Ouest tire à sa fin, je tiens à vous partager, au nom d'Accès transports viables, du Conseil régional de l'environnement de la Capitale-Nationale et de Vivre en Ville, nos vives préoccupations par rapport au projet présenté.

Vous trouverez en pièce jointe un document explicatif qui détaille nos préoccupations, que nous déposerons également par la plateforme de consultation. Nous sommes d'avis que de convertir une portion de rue de Saint-Vallier Ouest en sens unique constituerait une décision dommageable pour le secteur, qui va à l'encontre des bonnes pratiques de planification, d'aménagement et de mobilité durable. Nous avons des

grandes craintes quant aux impacts des scénarios proposés, notamment sur la desserte en transport en commun.

Saint-Vallier Ouest: un projet insatisfaisant, au détriment du transport collectif

Le 17 avril et le 15 mai 2023, dans le cadre de deux ateliers participatifs, la Ville de Québec présentait les deux scénarios retenus pour le concept préliminaire de réaménagement d'une portion de la rue Saint-Vallier Ouest. L'objectif était d'évaluer les préférences des personnes présentes et de bonifier éventuellement le projet sur certains paramètres d'aménagement, à l'exception notable du choix de convertir la rue en sens unique et des conséquences sur la desserte en transport en commun.

En effet, les deux scénarios présentés sont basés sur la conversion de la rue Saint-Vallier Ouest en sens unique, direction ouest, entre le boulevard Charest Ouest et l'avenue Marie-de-l'Incarnation. Cette décision entraîne le déplacement des parcours de bus circulant actuellement sur la rue Saint-Vallier Ouest, soit les parcours 1, 9, 19, 80, 85. À titre de rappel, ensemble, ces parcours représentent environ 130 départs par jour, avec jusqu'à 12 bus par heure en heure de pointe. À nos yeux, convertir cette portion de rue en sens unique constituerait une décision dommageable pour le secteur, qui va à l'encontre des bonnes pratiques de planification, d'aménagement et de mobilité durable.

Un choix de mobilité pris sans consulter la population

Cette option a été présentée aux personnes présentes comme la seule option envisageable, permettant de réaliser des gains d'espace afin d'une part, d'augmenter le verdissement et la largeur des trottoirs, et, d'autre part, de conserver ou d'augmenter l'offre en stationnement. Ainsi, cette décision n'a pas été soumise à la discussion auprès des personnes présentes, ce que déplorent les organisations signataires.

Si, par le passé, la conversion en sens unique de la rue Saint-Vallier Ouest, en totalité ou en partie, a été évoquée plusieurs fois par des personnes du secteur, cette option n'a jamais été officiellement discutée ni analysée dans les différentes démarches liées à ce projet de réaménagement. Il s'agit de la première fois que la Ville présente un projet de modification de la circulation et de la desserte en transport en commun dans ce secteur.

À ce sujet, rappelons que le retrait de la desserte sur la rue Saint-Vallier Ouest irait à l'encontre des recommandations du Plan de mobilité durable du Quartier Saint-Sauveur (2016), qui proposait des mesures destinées à favoriser les déplacements actifs et collectifs sur les rues commerciales, tout en réduisant la circulation de transit.

En regard des impacts significatifs pour le secteur en matière de mobilité, il nous apparaît indispensable que la population soit dûment appelée à se prononcer sur cet aspect spécifique. Le réaménagement de la rue Saint-Vallier Ouest doit passer par une réflexion commune sur la mobilité au sein du quartier, sans se limiter à un projet de réaménagement d'une rue isolée. Pensé pour le long terme, il doit viser des objectifs ambitieux en matière de mobilité durable et de qualité de l'espace public.

Des défauts importants à corriger

Une perte nette en matière de transport en commun

Avec le réaménagement proposé, les parcours en direction ouest seraient déviés de la rue Saint-Vallier Ouest et de la rue de Montmartre pour emprunter principalement l'avenue de Marie-de-l'Incarnation, l'avenue des Oblats et la rue de Mazonod, séparant ainsi les deux directions d'une distance allant jusqu'à 350 mètres.

Séparer les deux directions d'une ligne sur des rues séparées va à l'encontre des principes de base en matière de planification du transport en commun, particulièrement lorsque la trame de rues ne s'y prête pas, comme c'est le cas pour le secteur. Telle que proposée, cette décision affecterait la desserte en transport en commun de plusieurs manières:

1. Les activités situées le long de la rue Saint-Vallier Ouest, notamment communautaires ou commerciales, perdraient la proximité immédiate des arrêts de transport en commun dans une direction.
2. L'accès au réseau et sa lisibilité seraient rendus plus complexes, particulièrement pour les personnes à mobilité réduite et celles qui l'utilisent ponctuellement.
3. La partie nord du quartier Saint-Sauveur ne bénéficierait plus d'une desserte de proximité.

Territoire couvert par la desserte pour les deux directions
(rayon de 200 mètres pour tous les parcours du secteur)

ACTUEL



PRÉVU



Cette modification de la desserte pénaliserait en outre les populations vulnérables, à savoir:

- les ménages présentant un indice de défavorisation élevée, qui sont fortement représentés dans le secteur;
- les personnes à mobilité réduite (de manière permanente ou temporaire), pour qui l'éloignement des arrêts de transport en commun représente un défi particulier, notamment considérant l'état des infrastructures piétonnes dans le secteur.

Enfin, en procédant à une conversion en sens unique avec une chaussée trop étroite pour permettre la circulation des bus à double sens, un tel projet hypothèquerait à très long terme la possibilité de revenir en arrière pour offrir la qualité de desserte nécessaire sur cette voie.

Le stationnement priorisé, particulièrement au détriment du transport en commun

Alors que le projet prétend favoriser « l'adoption de comportements écoresponsables », les scénarios présentés par la Ville proposent de maintenir (scénario B) ou d'augmenter de 50% (scénario A) le nombre de cases de stationnement sur rue. Le maintien du statu quo, ou pire, une augmentation du nombre de cases de stationnement pose problème à de nombreux égards:

- Il limite l'espace pour des aménagements durables en matière de mobilité ou de verdissement, tel qu'illustré par le choix de ne pas offrir d'aménagement cyclable sur l'extrémité ouest du segment.
- Il incite les personnes à fréquenter la rue Saint-Vallier en automobile, alors même qu'on devrait prioriser une réduction de la circulation.
- Il perpétue la place de l'automobile dans les milieux et les modes de vie.

Une circulation de transit maintenue dans une direction

Enfin, les concepts présentés ne comportent pas de détails sur d'éventuelles mesures visant à limiter la circulation de transit en direction ouest entre le boulevard Charest et l'avenue Marie-de-l'Incarnation. Il est donc probable que de nombreux véhicules emprunteraient encore la rue Saint-Vallier Ouest comme une voie de transit en direction ouest, ce qui irait à l'encontre des intentions d'apaisement affichées.

Un projet à réviser pour mieux répondre aux besoins d'avenir du secteur

Considérant les différents écueils des scénarios proposés, nous estimons que le projet actuel ne présente pas des qualités suffisantes pour le rendre acceptable, particulièrement lorsqu'analysé sous l'angle de la

résilience, de l'équité et de la mobilité. Il devrait être révisé, en impliquant réellement la population et les organisations locales sur les questions de mobilité.

Plus concrètement, il apparaît nécessaire de remettre en question le choix de convertir la rue à sens unique, pour proposer un concept articulé autour d'un véritable projet de quartier et viser d'atteindre les objectifs suivants:

- 1. Maintenir ou améliorer la desserte en transport en commun pour l'ensemble de la rue Saint-Vallier Ouest, dans les deux directions.*
- 2. Apaiser la circulation grâce à des aménagements de modération de la vitesse (afin de permettre une circulation conviviale et sécuritaire des cyclistes sur la chaussée et pour faciliter les traversées piétonnes) et des mesures de gestion de la circulation (afin d'éliminer la circulation de transit entre le boulevard Charest et l'avenue Marie-de-l'Incarnation).*
- 3. Offrir des espaces piétons sécuritaires et adéquats, suffisamment larges, accessibles à toutes les personnes, sans égard à leur situation physique.*
- 4. Conserver la possibilité de circuler à vélo dans les deux directions, sur l'ensemble du tronçon.*
- 5. Préserver une accessibilité véhiculaire locale, pour répondre aux besoins de livraison, de transport adapté ou de transport à la demande.*
- 6. Contrôler le report de la circulation sur les autres voies du quartier afin d'en limiter les conséquences négatives, notamment en matière de bruit et de sécurité pour les déplacements actifs.*

Les organisations signataires offrent leur collaboration à la Ville de Québec pour participer activement à la recherche de solutions créatives, véritablement favorables à la mobilité durable.

Organisations signataires : Accès transports viables, Conseil régional de l'environnement de la Capitale-Nationale, Vivre en Ville.

• Participant 60

Voici ci-joint le commentaire que notre Comité des piétons et des piétonnes souhaite faire parvenir à la Ville de Québec. Il s'agit d'un comité de résidents·es engagés·es pour améliorer la sécurité des déplacements à pied à St-Sauveur. Nous soutenons leur pouvoir d'agir, leur mobilisation et leurs actions.

Pour un réaménagement global, inclusif et concerté des rues du quartier Saint-Sauveur

En avril et mai dernier, plusieurs membres du Comité des piétones et des piétons du quartier Saint-Sauveur ont pris connaissance du projet proposé par la Ville de Québec de réaménager la rue Saint-Vallier Ouest en rue conviviale à sens unique. Le projet, très ambitieux, se veut en phase avec les bonnes pratiques en matière de développement durable : plus d'espaces pour les piétons·nes et les cyclistes, ajout de verdissement, création d'espaces publics dynamiques, gestion des eaux pluviales, etc.

De façon générale, notre comité accueille favorablement ce projet de la Ville de Québec pour la rue Saint-Vallier Ouest. Nous avons cependant certaines préoccupations sérieuses par rapport aux impacts de ce réaménagement (tel que proposé actuellement) pour les piétons·nes de notre quartier.

Nous croyons qu'il est essentiel que la Ville de Québec révise son projet pour tenir compte et limiter ces impacts, et qu'elle développe ainsi une vision globale et inclusive de la condition piétonne dans le quartier St-Sauveur.

Scénario B : celui qui ne nuit pas à la sécurité et au confort des piétons et des piétonnes sur les trottoirs de Saint-Vallier Ouest

Nous constatons que l'autre scénario à l'étude, le A, propose de faire dévier la circulation cycliste en sens inverse sur un ensemble de rues voisines à la rue Saint-Vallier Ouest. Cependant, comme pour n'importe quelle autre rue de la ville, s'il n'y a pas de passage cyclable prévu, nous savons que les vélos, les trottinettes, les gyroroues et tous les autres moyens de transport "légers" vont dans la réalité tout simplement utiliser le trottoir des piétons·nes pour circuler en sens inverse sur Saint-Vallier Ouest.

L'affirmation, par la Ville, que les cyclistes feront le détour dans les rues voisines ne se fonde pas sur les pratiques réelles des gens. Le seul moyen de vraiment protéger les piétons et les piétonnes marchant sur Saint-Vallier Ouest est d'offrir aux cyclistes circulant en sens inverse leur propre espace réservé. Nous avons cependant un bémol au scénario B: la bande cyclable telle proposée par la Ville n'a pas l'air super sécuritaire pour les cyclistes vulnérables! On ne veut pas pour notre quartier d'une autre bande cyclable étroite, dangereuse et peu praticable (comme celles de Montmagny et d'Arago Ouest). La Ville doit améliorer sa proposition pour que cette bande cyclable en sens inverse ait toutes les conditions pour être sécurisée et sécuritaire pour tout le monde.

*Augmentation de circulation de transit et des autobus sur la rue des Oblats et les autres rues voisines
La suppression d'une voie de circulation motorisée sur la rue Saint-Vallier Ouest inquiète notre comité, en raison du risque d'augmentation de la circulation de transit dans les rues voisines, notamment sur la rue des Oblats. Nous attirons l'attention de la Ville de Québec sur le fait qu'aucun aménagement (sauf un, au coin Marie-de-L'Incarnation et Montmartre) n'est prévu pour apaiser la circulation dans les rues adjacentes partiellement ou non connectées à la rue Saint-Vallier Ouest, notamment Montmartre, Raoul-Jobin, de l'Aqueduc, De Mazenod et Des Oblats.*

De plus, la rue des Oblats est l'alternative retenue par la Ville de Québec et le RTC pour faire devier les parcours d'autobus desservant le quartier en direction Est. Cette artère a une vocation principalement résidentielle, mais accueille également l'école Marguerite- Bourgeoys et le CPE Pomme-d'Api. La rue constitue aussi un chemin emprunté par les enfants fréquentant l'école Saint-Malo et le CPE de la Butte-à - Moineaux. En résumé : plusieurs parents et enfants s'y engagent à pied à chaque jour de semaine; ils et elles devront maintenant composer avec la circulation d'environ 160 autobus par jour et avec l'augmentation de la circulation automobile de transit!

La rue des Oblats deviendrait donc une rue beaucoup plus achalandée et loin d'être conviviale; les aménagements et les bonnes pratiques prévues pour la rue Saint-Vallier Ouest n'étant pas envisagées pour la rue Des Oblats. Si aucune réflexion n'est entamée pour réaménager cette rue, cette décision sera lourde de conséquences pour la sécurité et la convivialité du quartier.

Perte d'accessibilité au RTC, un service essentiel

En plus de la sécurité, la déviation des parcours du RTC en direction Est génère également un enjeu d'accessibilité au transport en commun. Comme la Ville de Québec est elle-même au courant, les gens du nord de la rue Saint-Vallier Ouest seront pénalisés, perdront en accessibilité et devront marcher davantage afin de se rendre aux parcours en direction Est relocalisés sur la rue Des Oblats.

Le RTC mentionne qu'il s'agit à peine d'un 3 minutes de marche additionnelle. Cependant, pour les piétons et les piétonnes qui ont des difficultés liées à la marche (personnes âgées, familles avec enfants en bas âge, personnes à mobilité réduite, etc.) et qui ont besoin des autobus pour se déplacer, ce 300 mètres de plus à franchir sera beaucoup plus long (et nous insistons : encore davantage l'hiver!). Cela pose un réel problème d'accessibilité à ce service essentiel.

Notre comité se questionne à savoir si le RTC, qui prévoyait ne recouvrir que 84 % de son achalandage pré-pandémique en 2023⁴, peut prendre le risque de diminuer sa couverture de desserte de 12 % dans notre quartier (l'un des quartiers les plus denses de la ville), en rendant plus difficile l'accessibilité au réseau pour plusieurs de ces résidents-es et en se privant de la majorité de la mixité d'usages de la rue Saint-Vallier Ouest.

Les solutions que la Ville de Québec et le RTC doivent mettre en place

Pour toutes les raisons évoquées plus haut, le Comité des piétonnes et des piétons du quartier Saint-Sauveur demande que la Ville de Québec révise son projet pour limiter ces impacts négatifs et qu'elle mette en place les solutions suivantes:

1. Choisir le scénario B, mais améliorer cette proposition pour que la bande cyclable en sens inverse réunisse toutes les conditions pour être sécurisée et sécuritaire pour tout le monde, c'est-à-dire :

- ne jamais être située le long de cases de stationnement de rue (à aucun moment);*

⁴ Source : <https://www.journaldequebec.com/2022/12/07/rtc-un-retour-a-84-des-usagers-dans-les-bus>

- avoir des éléments physiques qui la délimitent de la rue en sens inverse (bollards et idéalement une bande surélevée), et non seulement une simple ligne de marquage au sol;
- prévoir des aménagements pour sécuriser les intersections pour les virages à gauche (les automobilistes et les autobus n'auront pas le réflexe de faire attention à la circulation cycliste à contre-sens, s'il n'y a pas de circulation motorisée à contre-sens);
- être 4 saisons et bien déneigée: ne pas la transformer en case de stationnements pendant l'hiver;
- désigner la rue centrale de chaussée partagée pour les véhicules et les cyclistes qui roulent dans le même sens (vers l'ouest).

2. Prévoir des aménagements à des points stratégiques sur les rues Montmartre, de l'Aqueduc, de Mazenod, des Oblats et Raoul-Jobin pour décourager la circulation automobile de transit vers l'Est;

3. Prévoir rapidement des aménagements sur l'ensemble de la rue Des Oblats pour augmenter la sécurité piétonne et faciliter la cohabitation entre les usagères et usagers (piétons, cyclistes, transport en commun, automobilistes)

4. Réfléchir et développer une vision à long terme basée sur l'approche Vision zéro pour cette artère locale (la rue des Oblats) hautement fréquentée sur tout son long par les enfants d'âge scolaire et préscolaire, et

5. Revoir la proposition de nouvelle desserte de transport en commun et faire une meilleure répartition dans le quartier des parcours d'autobus en direction Est déviés de Saint-Vallier Ouest, afin de ne pas perdre de couverture ni d'accessibilité au service. Nous considérons que le maintien d'une desserte adéquate vers l'Est, pour le nord du quartier, est une condition essentielle d'acceptabilité sociale du projet.

Le réaménagement de la rue Saint-Vallier Ouest selon les principes de convivialité et de développement durable est une opportunité sans précédent pour la Ville de Québec de se doter d'une vision d'ensemble pour le quartier Saint-Sauveur. Ce chantier doit commencer dès maintenant !

Signé le Comité des piétonnes et des piétons du quartier Saint-Sauveur

• **Participant 61**

Est-ce qu'il y aura une limite de vitesse significative pour contrer l'achalandage et la dangerosité de passage automobile fréquent dans de petites rues résidentielles?

• **Participant 62**

Avec la rue St-Vallier ouest à sens unique vers quelles rues et comment sera la sécurité des citoyens habitants sur les rues Montmartre Renaud Carillon où l'école Sacré Cœur quand les gens seront tous mêlés une fois dans le quartier

• **Participant 63**

Comment déplacer un problème! Ça ne servira qu'à augmenter le trafic sur des Oblats qui est déjà bien utilisé d'autant plus que les gens ne font pas ou presque pas les arrêts, jamais on ne voit de policiers. Sur St Germain un poste de vélos a été ajouté et les rues transversales sont partagées vélo, auto, poussettes autobus, quel mélange explosif! Vaudrait mieux améliorer la sécurité et verdir raisonnablement ce qui existe déjà au lieu de modifier la nature des artères, st Vallier c'est la rue commerçante et autour les zones de tranquillité résidentielle.

• **Participant 64**

Très beau projet. Une plus grande place aux piétons, à la végétation et aux terrasses de commerces est appréciée.

Ce projet me donne envie de continuer à habiter le quartier Saint-Sauveur et à me promener sur une rue plus conviviale pour les piétons. Plus d'ombre et de lutte contre les ilots de chaleur en été.

- **Participant 65**

Ce serait bien que ce ne soit pas tous les parcours de bus qui soient déviés sur Des oblats. Il faut aussi faire plus attention, comme le mentionne le comité des piétons.ne.s du quartier Saint-Sauveur, à ne pas encourager la circulation de transit sur Montmartre, Raoul-Jobin, des Oblats et Mazonod. Ça prend une volonté du côté de la ville. La rue des Oblats devrait être très rapidement réaménagée pour que les piétons puissent y circuler en sécurité. Bonne journée

- **Participant 66**

Je suis d'accord avec les aménagements proposés par le comité des piétons-nes du quartier Saint-Sauveur. Cette rue est une artère principale négligée depuis fort longtemps. La sécurité et l'esthétique de celle-ci est à revoir au plus vite. Elle n'a pas évolué avec le temps. Il faut la verdir sur une base permanente.

- **Participant 67**

Il serait primordial, en dehors de la période hivernale, que les commerçant du côté sud entre Bagot et des Oblats puissent bénéficier d'un espace terrasse ou de l'utilisation d'espace de stationnement pour sortir un étal de vente. Dans l'état actuel des choses, seulement ceux du côté nord pourrait utiliser un espace extérieur pour "sortir" leur commerce dans la rue.

Bonjour, Merci beaucoup de nous permettre de commenter ce beau projet.

En tant que résidant du quartier depuis nombre d'années, je suis content de constater qu'il y a un désir d'embellissement. Et de verdissement.

Voilà qui est nécessaire et louable.

Un aspect secondaire du dossier, mais hautement important, soulève cependant une crainte: le transfert d'une grande partie des trajets du RTC vers le cœur du quartier résidentiel, vers l'avenue des Oblats.

Nous y résidons avec enfants.

Déjà, le trafic de transit et local y est important. Cela engendre des désagréments: sécurité réduite pour les enfants et les autres usagers; accidents nombreux; poussières très abondantes; quiétude réduite; bruit...

L'ajout de quelque 130 autobus par jour, de tôt le matin à minuit, deviendra une nuisance certaine. Sans compter le nombre grandissant de voitures, VUS et camions qui suivront le même trajet de contournement après la transformation de Saint-Vallier Ouest.

Voilà qui multipliera les désagréments pour nous, les habitants qui avons choisi Saint-Sauveur. Surtout, cela rendra nettement moins sécuritaire notre quartier résidentiel urbain.

Le quartier Saint-Sauveur profitera de la revitalisation souhaitée sur la rue Saint-Vallier Ouest. Entre autres de la bonification de la canopée.

Mais, afin d'améliorer la rue Saint-Vallier O., il ne faudrait pas nuire à la qualité de vie des résidants du quartier.

L'avenue des Oblats, comme bon nombre d'autres rues du quartier, devrait elle aussi bénéficier d'une transformation, d'un verdissement.

Pas devenir un nouvel axe de trafic important pour les autobus et autres véhicules.

Déjà, nous y trouvons une caserne, un CPE en agrandissement, une école, une église, quelques commerces générant du trafic.

L'ajout de trajets du RTC y deviendrait vraiment une nuisance. Même si nous comprenons bien l'importance d'un réseau de transport en commun efficace et accessible (nous l'utilisons d'ailleurs).

Merci beaucoup de prendre en compte la qualité de vie des habitants du coin. Et la sécurité de leurs enfants. N'hésitez pas à nous contacter pour de plus amples détails. Au plaisir,

- **Participant 68**

Opinions du conseil de quartier Saint-Sauveur concernant le projet de réaménagement de la rue Saint-Vallier ouest

C'est avec enthousiasme que les administrateurs et administratrices du conseil de quartier Saint-Sauveur constatent l'aboutissement des nombreuses démarches de consultation publique qui mèneront enfin à la concrétisation du réaménagement de la rue Saint-Vallier Ouest.

Même si le projet annonce des transformations positives pour Saint-Sauveur, plusieurs citoyens et citoyennes nous ont partagé certaines préoccupations que nous voulons transmettre à la Ville.

.1 Sécurité, convivialité et accessibilité pour les piétons et aides à la mobilité

Nous avons noté les inquiétudes de citoyens exprimant un niveau d'insécurité important par rapport à la modification des parcours d'autobus en direction est. Plusieurs parents d'écoliers et riverains de la rue des Oblats s'inquiètent de l'ajout d'une centaine de passages d'autobus par jour en direction Saint-Roch par l'avenue des Oblats et la rue Mazenod. Des résidents ayant recours à une poussette expliquent devoir circuler dans la rue Mazenod puisque les trottoirs sont étroits, encombrés par différents obstacles et difficiles à emprunter en toutes saisons.

Le conseil de quartier souhaite que la ville présente des mesures d'atténuation concernant:

- La sécurité des élèves à proximité de l'école Marguerite-Bourgeois;*
- La cohabitation des véhicules motorisés (dont les autobus) avec les modes de déplacement actifs (marche, vélo, aide à la mobilité) sur la rue Mazenod en raison de la présence d'obstacles sur les étroits trottoirs et des impératifs du déneigement.*
- Les infrastructures et aménagements permettant de mieux encadrer la circulation des voitures en attribuant plus d'espace à la mobilité douce, entre autres, pour les déplacements piétons afin de les rendre plus logiques, agréables et sécuritaires.*

*** La ville prépare pour 2024 la réalisation d'un chantier visant à améliorer la sécurité routière et à bonifier le verdissement sur la rue Boisseau, entre Mazenod et Bayard. Une partie du trottoir de la rue Mazenod sera refait à l'identique, tandis qu'on prévoit un petit gonflement de trottoir à l'intersection longeant le stationnement de la Fabrique.*

.2 Modifications aux habitudes des usagers du transport en commun

Lors de rencontres précédentes, le conseil de quartier avait communiqué à la ville que faire passer les autobus par Charest serait mal reçu par les citoyens, car la traversée du boulevard suscite de l'insécurité routière chez certains groupes.

Le Conseil reconnaît l'écoute de la ville sur cet aspect. Nous souhaitons également faire part de nos inquiétudes concernant l'éloignement des parcours d'autobus en direction est pour les personnes résidant au nord de la rue Saint-Vallier Ouest.

Communications

Après avoir emprunté Saint-Vallier depuis des générations, le transfert des parcours autobus sur des Oblats va bouleverser les habitudes des locaux ainsi que des usagers du RTC plus largement. Pour que les résidents s'adaptent aux changements et adoptent de nouveaux repères, la ville devrait déployer une stratégie de communication et une campagne d'information qui doit prévoir des mesures adaptées pour inclure les populations plus difficiles à rejoindre par les canaux officiels.

Pour les résidents situés au nord du quartier, l'ajout d'obstacles à l'accessibilité du transport en commun pourrait avoir comme impact négatif:

- L'isolement des personnes âgées et à mobilité réduite en raison de la distance supplémentaire à marcher;*
- Le désintérêt des résidents de ce secteur pour le transport en commun, menant à une utilisation plus grande de l'automobile.*

.3 Verdissement

Nous nous attendons à ce que la proposition de réaménagement prévue par la Ville soit ambitieuse et saisisse le maximum d'opportunités pour obtenir une végétalisation complète de la rue en exploitant une plus grande diversité d'aménagements et méthodes de verdissement présent à l'aide, par exemple, de noues végétalisées ou de murs végétaux. Une meilleure répartition des lieux de plantations permettrait d'avoir une végétalisation complète et continue tout au long de Saint-Vallier.

Santé publique et adaptation aux impacts des changements climatiques

Le conseil de quartier veut rappeler à la ville qu'il sera très difficile d'atteindre ses objectifs d'amélioration de l'indice de canopée de Saint-Sauveur puisque plusieurs facteurs contraignants et complexes viennent limiter les gains en verdissement et plantation sur les terrains privés. Il est d'autant plus important que la ville priorise le verdissement dans ses projets d'infrastructures comme moyens structurants pour adapter nos milieux de vie et favoriser la résilience de la communauté.

Les impacts des changements climatiques sur nos milieux de vie risquent d'affecter davantage la population de Saint-Sauveur, entre autres, lors des épisodes de grandes chaleurs. Il est donc important d'implanter des mesures de protection permettant aux résidents d'accéder à des lieux pour se rafraîchir et se mettre à l'ombre. Dans un futur proche, la rue Saint-Vallier ouest pourrait avoir cette fonction par le développement d'îlots de fraîcheur avec la plantation d'arbres à grand déploiement et de mobilier urbain.

.4 Accès aux commerces et au quartier Saint-Roch + enjeux pour les cyclistes

Vélos:

Nous sommes d'avis que le réaménagement de la rue Saint-Vallier doit permettre de maintenir et de bonifier l'accès aux commerces pour les cyclistes en minimisant les détours et en facilitant le stationnement des vélos.

- *Vision d'ensemble: le conseil de quartier demande à la Ville de présenter un plan cyclable complet pour le quartier afin de mieux comprendre ses intentions concernant le transport actif cyclable dans le quartier.*
- *Le conseil de quartier tient à connaître les mesures qui seront prises à cet effet.*

Direction quartier Saint-Roch:

Nous sommes d'avis que le réaménagement de la rue Saint-Vallier ne doit pas hypothéquer l'accès au quartier Saint-Roch, particulièrement la rue Saint-Joseph qui est un pôle d'emploi, pour les cyclistes locaux et les cyclistes navetteurs.

Si un parcours alternatif est envisagé en raison de l'absence d'une voie dédiée à sens inverse, le conseil de quartier désire en être informé et désire connaître les mesures qui seront prises pour que celui-ci soit clair, intuitif et sécuritaire.

5. Consolidation urbaine

La transformation de la rue Saint-Vallier peut inciter des promoteurs et des acteurs privés à investir dans le cadre bâti du secteur. La consolidation du tissu urbain peut avoir des retombées positives pour le secteur, mais également renforcer certaines pratiques qui ont des effets négatifs pour beaucoup de résidents.

Nous sommes d'avis qu'avec les projets immobiliers à venir sur la nouvelle rue Saint-Vallier ouest ou à proximité, que la ville et ses partenaires de l'économie social doivent intégrer des outils et des mesures stratégiques pour orienter le développement économique vers une transformation plus juste, inclusive et capable de mieux répondre aux besoins des résidents dont les ressources sont plus limitées.

Développement économique

Le conseil de quartier invite la ville à agir de manière préventive face à la spéculation immobilière en achetant rapidement certains terrains pour les ajouter à sa réserve foncière. Puisque le conseil est régulièrement sollicité pour des consultations impliquant des modifications à la réglementation, nous croyons que la ville peut en faire plus pour créer des conditions favorables à la réalisation de projets immobiliers plus abordables et durables. La ville peut réviser ses outils réglementaires comme leviers pour faire revivre d'anciens locaux commerciaux en plus d'accueillir de nouveaux commerces, des espaces de bureaux et des services de proximité dans de futures constructions.

Ces ajustements réglementaires seraient pertinents pour les terrains situés à proximité de la rue Saint-Vallier ouest entre Sacré-Coeur et Marie-de l'incarnation.

Stationnement

Les enjeux entourant le stationnement reviennent souvent dans les assemblées du conseil. Les administrateurs sont intéressés à participer à la création d'une future politique de stationnement et d'autres initiatives visant la mutualisation des stationnements commerciaux localisés près de Saint-Vallier ou leur transformation pour accueillir des projets immobiliers.

Le conseil de quartier souhaite être informé et connaître les moyens prévus par la ville pour atténuer les impacts de la gentrification ainsi que les mesures étudiées pour favoriser l'implantation de nouveaux commerces et services de proximité.

Conclusion

Après des années de patience, persévérance et de représentation auprès de la Ville, le conseil de quartier Saint-Sauveur est fier d'avoir participé à la promotion d'une transformation ambitieuse de la rue Saint-Vallier ouest plus conviviale, sécuritaire, durable, accessible et prospère.

Le conseil est reconnaissant pour les ressources importantes déployées par la ville pour assurer le succès de la transformation de la rue Saint-Vallier ouest. Les résidents vont profiter longtemps de la volonté de la ville de Québec de créer un projet signature ou carte postale qui sera reconnu comme modèle à suivre par les acteurs des différents domaines liés au développement durable, la gouvernance municipale, l'urbanisme, l'ingénierie, les technologies vertes etc. Avec le généreux financement issu du Plan pour une économie verte (PEV), nous invitons la ville à prendre des décisions exemplaires et ambitieuses sur le plan de l'adaptation aux changements climatiques et de la réduction des GES. Le design urbain doit permettre un meilleur partage de la rue et de l'espace public avec des aménagements qui priorisent le verdissement, la convivialité et la sécurité des déplacements actifs. La transformation de la rue Saint-Vallier ouest peut avoir une fonction structurante pour mettre en place les conditions qui vont permettre de répondre à plusieurs besoins de la communauté.

Nous sommes conscients que tous ses changements vont bouleverser les habitudes des résidents et commerçants. La communauté est résiliente et arrivera à s'adapter davantage avec la collaboration des organismes locaux. Les travaux vont changer l'image du quartier et les changements dans les pratiques de mobilité auront des impacts positifs pour la santé et la sécurité de tous.

Ce sont surtout les impacts des changements aux parcours des autobus reviennent très souvent chez les résidents. Ils veulent des solutions concrètes pour répondre à leurs besoins de sécurité autour de l'école primaire et pour les piétons sur la rue Mazenod. C'est pourquoi nous invitons la ville à continuer le développement de ses outils de communications et de planifier d'autres rencontres d'informations tout au long des travaux.

Plus largement, le conseil aimerait que la ville évalue les effets négatifs des retombées du projet sur le plan du développement économique car une vague d'investissements rapides est susceptible de forcer les ménages plus précaires à quitter le quartier. Saint-Sauveur est un quartier populaire et doit le rester. Les indices de défavorisation socio-économiques du quartier sont importants et nous comptons beaucoup de ménages précaires. La ville dispose de plusieurs moyens et outils réglementaires qu'elle peut utiliser et modifier pour que les futurs développements et investissements soient orientés davantage vers le bien commun. La planification et l'élaboration d'une stratégie de développement économique devrait être commencé rapidement plutôt que d'attendre la fin des travaux.

Enfin, nous tenons à souligner la participation de nombreux acteurs clés de la communauté avec qui nous avons porté ce projet ambitieux. Le conseil de quartier souhaite reconnaître l'importance du travail des employés de la ville des dernières années et qui ont été capables d'intégrer des éléments de nos demandes et recommandations pour revoir et améliorer différents projets.

- **Participant 69**

Pourrions-nous voir arriver les voitures à chaque coin de rue? À certains coins de rue ce n'est pas facile donc dangereux.

- **Participant 70**

[Note : la personne ayant enregistré ce commentaire a demandé qu'il ne soit pas diffusé]

- **Participant 71**

[Note : la personne ayant enregistré ce commentaire a laissé la case principale sans réponse]

- **Participant 72**

[Note : la personne ayant enregistré ce commentaire a laissé la case principale sans réponse]

Réalisation du rapport

Date

Le 13 juin 2023

Rédigé par

M. Dave G. Pelletier, conseiller en consultations publiques, Service de l'interaction citoyenne, Ville de Québec.

Compte-rendu d'activité de participation publique



Balade urbaine portant sur le réaménagement de la rue Saint-Vallier Ouest

Date, heure et lieux

- **Le 26 mai 2023**, 13 h, Place du Printemps 1918 (à l'angle des rues Saint-Vallier Ouest, Saint-Joseph Ouest et Bagot);

Déroulement de l'activité

13. Accueil des participants :
14. Mention des objectifs de la rencontre, de l'enregistrement lors des échanges aux fins de rédaction du compte-rendu;
15. Mot de bienvenue des élus;
16. Présentation de l'activité et mise en contexte du concept de réaménagement proposé;
17. Échanges avec les participants, questions d'éclaircissement, témoignages;
18. Marche vers la seconde station d'arrêt : Placette Saint-Sauveur (à l'angle des rues Saint-Vallier Ouest, des Oblats et de Mazonod) :
 - a. Présentation des espaces modulables, de la largeur variable de la chaussée, de l'impact de la déviation des parcours du RTC, des ilots de chaleur et des mesures de verdissement;
 - b. Échanges avec les participants, questions d'éclaircissement et commentaires sur les scénarios étudiés.
19. Marche vers la troisième station d'arrêt : Parc Durocher (à l'angle des rues Saint-Vallier Ouest et Carillon) :
 - a. Présentation des aménagements étudiés, de l'équilibre entre verdissement et espaces modulables;
 - b. Échanges avec les participants, questions sur les travaux au Parc Durocher, les espaces de jeux libres envisagés, les traverses piétons.
20. Marche vers la quatrième station d'arrêt : Placette Cardinal-Taschereau (à l'angle des rues Saint-Vallier Ouest, Bigaouette et du Cardinal-Taschereau) :
 - a. Pause-café;
 - b. Retour sur les principaux éléments à l'étude à l'égard du réaménagement de la rue Saint-Vallier Ouest;
 - c. Échanges avec les participants sur les forces et zones de vigilance du concept préliminaire proposé.
21. Mot de la fin de l'élu;
22. Annonce des prochaines étapes et fin de l'activité.

Activité réalisée à la demande du Service de la planification de l'aménagement et de l'environnement

Projet

Préparation concertée de l'activité

Dans le contexte des travaux majeurs de réaménagement de la rue Saint-Vallier Ouest et de la présente démarche de participation publique, la Ville de Québec a proposé de développer une approche de plus grande proximité auprès des nombreux organismes communautaires présents dans le secteur.

Plusieurs de ces organismes côtoient des citoyens aux profils sociodémographiques variés, parfois en situation de vulnérabilité, qui fréquentent peu les activités de participation publique ou qui nous sont plus difficiles à rejoindre par le biais d'outils usuels de communication (avis porte-à-porte, publicité, parties prenantes relayeuses, publications numériques, etc.).

Les organismes Concertation Saint-Sauveur et le Comité des citoyens et citoyennes du quartier Saint-Sauveur ont collaboré à la planification de cette balade urbaine et quelques organismes se sont montrés intéressés à être tenu informés de la démarche. Une première rencontre, tenue le 28 mars 2023 au Patro Laval, a permis de discuter des attentes, des objectifs, des rôles et des responsabilités de chacun.

Objectifs discutés :

- *Réunir les organismes et leurs usagers intéressés par le projet de réaménagement de la rue Saint-Vallier Ouest dans le cadre d'une balade urbaine;*
- *Présenter les détails du projet de réaménagement, les lieux d'intérêts, la perspective de développement à l'étude, les contraintes identifiées et les appréciations captées lors d'activités précédentes;*
- *Situer cette activité dans la démarche de participation publique et préciser les choix à effectuer, les réels leviers de participation offert lors de l'activité, l'impact et l'influence des citoyens sur certains éléments du projet;*
- *Permettre d'échanger avec les intervenants de la Ville, de poser des questions et de délibérer entre participants;*
- *Permettre aux participants de se pencher plus en détails sur certains enjeux, relever des informations ou concepts moins bien assimilés pour documentation future en plus des préoccupations, préférences et suggestions formulées par les participants;*
- *Répondre aux questions des participants.*

Le soutien de la Ville a été offerts afin de présenter en amont, dans le cadre de réunions de travail ou d'assemblées des différents organismes du secteur, la démarche à laquelle nous souhaitons les convier. Cette offre n'a finalement pas été sollicitée et les démarches ont été effectuées par Concertation Saint-Sauveur. Gabrielle Doucet-Simard, coordonnatrice du chantier mixité sociale et gentrification pour l'organisme, a fait la promotion de l'activité dans le cadre de diverses activités et au moyen d'affichage dans les organismes du secteur.

Une seconde rencontre de planification s'est déroulée le 3 mai 2023 à l'Édifice La Fabrique.

Objectifs de l'activité

- Réunir les citoyens et organismes touchés par le projet de réaménagement de la rue Saint-Vallier Ouest;
- Présenter les scénarios proposés et répondre aux questions des participants;
- Échanger avec les participants à l'égard de questions variées touchant l'aménagement du territoire, l'entretien des voies de circulation, l'accessibilité universelle, les infrastructures vertes, les parcours cyclables, le transport collectif, les usages flexibles sur la chaussée et leurs préoccupations;
- Déterminer les forces et zones de vigilance des scénarios de réaménagement proposés.

Documentation disponible dans le site Web de la Ville de Québec

<https://www.ville.quebec.qc.ca/citoyens/participation-citoyenne/activites/fiche.aspx?IdProjet=22>

Participation

Conseillers municipaux

- M. Pierre-Luc Lachance, conseiller municipal du district électoral de Saint-Roch–Saint-Sauveur, vice-président du comité exécutif;
- M^{me} Marie-Pierre Boucher, conseillère municipale du district électoral de Louis-XIV, membre du comité exécutif responsable du dossier de la planification du territoire.

Intervenants de la Ville :

- M^{me} Patricia Collette, conseillère culture, loisirs et vie communautaire, Division du développement durable, Service de la planification de l'aménagement et de l'environnement, Ville de Québec;
- M^{me} Karine Hudon, architecte-paysagiste, Service de la planification de l'aménagement et de l'environnement, Ville de Québec;
- M. Martin Gignac, premier technicien en génie civil, Service de la planification de l'aménagement et de l'environnement, Ville de Québec;

Animation de la rencontre

- M. Dave Gagnon-Pelletier, conseiller en consultations publiques, Service de l'interaction citoyenne

Nombre de participants

- 15 participants
-



1 – Arrêt Place du Printemps 1918 : Deux scénarios à commenter

Les deux scénarios à l'étude ont été présentés aux participants. Ils étaient détaillés et illustrés dans les feuillets qui leur ont été remis.

- **Scénario A :**
 - Qui prévoit des stationnements, des terrasses et du verdissement des deux côtés dans le secteur le plus commercial de la rue Saint-Vallier Ouest;
 - Implantation d'un réseau cyclable sur les rues de Mazenod et Bagot;
 - Verdissement dans le secteur médian entre les rues Bigaouette et Durocher.
- **Scénario B :**
 - Qui prévoit des stationnements, des terrasses et du verdissement d'un côté;
 - Implantation d'une bande cyclable à contre-sens sur la rue Saint-Vallier Ouest en direction Est.

Ce premier arrêt visait essentiellement à présenter le déroulement de l'activité, les aménagements proposés et la disponibilité des intervenants de la Ville à fournir davantage d'explications tout au long du parcours, afin que les participants puissent bien comprendre les maquettes illustrées au cahier ou pour répondre à toutes autres questions.

Les principales préoccupations captées lors de ce premier arrêt concernent les enjeux **d'accessibilité** et de **sécurité des trottoirs**, la **circulation dense**, surtout aux heures de pointe, et certains questionnements quant aux **objectifs** du réaménagement et les échéanciers des **travaux**.

Dès le premier déplacement vers la seconde station, la largeur et l'entretien des trottoirs, de même que des obstacles entravant le passage des poussettes et aides à la mobilité, ont été portés à notre attention. Un participant, résident du secteur, nous a indiqué ne jamais pouvoir circuler sur les trottoirs, été comme hiver, étant contraint de circuler à même la chaussée pour éviter de rester coincer dans les obstacles ou fissures des trottoirs.

Les participants en ont profité pour nous indiquer les bonnes adresses des établissements commerciaux du secteur Est. « *Tous n'ont pas besoin de terrasses, mais plusieurs de stationnement pour accueillir leurs clients* », mentionne une participante en parlant de la boulangerie ou du salon de coiffure.

Un réaménagement assurant un meilleur parcours aux piétons et apaisant la circulation fait l'objet de quelques discussions entre participants lors de ce premier déplacement.

2 – Arrêt Placette Saint-Sauveur : espaces modulables, apaisement de la circulation et mesures de verdissement

Ce second arrêt permet de présenter les espaces modulables prévus à la proposition de réaménagement de la rue Saint-Vallier Ouest. On y aborde les besoins variés en termes d'occupation de ces espaces, qu'il s'agisse de terrasse, de plantation d'arbre, de stationnement ou de mobilier urbain, pouvant changer selon les besoins saisonniers ou les activités.

Les participants se montrent intéressés par les objectifs de verdissement, qui contribueront selon certains à réduire les **îlots de chaleur**. D'autres soulignent qu'avec la population vieillissante, il est important de se préoccuper du mobilier urbain, de prévoir des bancs tout au long de la rue. Une citoyenne demande à quel moment nous prévoyons consulter la population concernant l'aménagement des **placettes**. Nous lui indiquons l'avoir fait auprès d'un comité d'acteurs clés formés d'organismes du secteur qui ont suivi la conception du projet, notamment lors d'un sondage en 2020, mais qu'il serait pertinent de venir en présenter les conclusions dans le cadre d'une prochaine présentation sur la rue Saint-Vallier, nous la remercions du rappel.

Il a également été question du déplacement des **parcours du RTC** qui risquent d'occasionner davantage de circulation automobile, les participants étant d'avis qu'il faudra se soucier des trottoirs et de la **sécurité routière** considérant la présence d'une **école** (et même autour de l'autre école du secteur souligne une autre participante). La perte de desserte pour les résidents plus âgés du secteur nord-ouest de la rue Saint-Vallier Ouest a également été mentionnée.

Le déplacement vers le troisième arrêt prévu à cette balade urbaine s'avère une fois de plus difficile pour un participant qui doit se résoudre à circuler sur la chaussée puisque le trottoir est en mauvais état. Nous avons également dû porter assistance à une participante dont une des roues du support roulant avec lequel elle se déplace était coincé dans une fissure du trottoir.

3 – Arrêt Parc Durocher : équilibre entre verdissement et espaces modulables

Le troisième arrêt se déroule alors que le parc est en réaménagement, ce qui ne manque pas de soulever quelques interrogations concernant les équipements prévus lors des travaux chez les participants et citoyens croisés dans le secteur. Un participant se demande pourquoi les modules qui s'y trouvaient ont été retirés, soulignant qu'ils n'étaient pas très vieux. Nous mentionnons que des espaces pour jeux libres ont été demandés, de même que des espaces de rangement pour les organismes qui y tiennent des activités. Nous offrirons donc des espaces polyvalents s'adaptant aux différents publics qui fréquentent le parc.

Mme Boucher précise qu'il est démontré que les espaces de **jeux libres** permettent aux enfants d'avoir plus de minutes actives que dans des modules, où moins d'enfants peuvent y jouer simultanément.

Des participants s'interrogent quant aux **bancs publics** qui se trouvaient entre le trottoir et le parc et sont rassurés de savoir qu'ils seront prochainement remis en place, ayant été retirés que pour faire circuler de la machinerie sur le site dernièrement.

Il est ensuite question d'espaces modulables permettant des terrasses et espaces publics avant de se diriger vers la dernière station. Sur la route, les participants échangent quant aux histoires des occupants passés de certaines des maisons croisées. Le **feu clignotant pour piétons** fait l'objet de remarques positives chez certains, qui en apprécient la visibilité pour les automobilistes malgré le soleil parfois aveuglant à cet endroit. D'autres participants se montrent plus sceptiques quant aux écarts qu'ils disent observer chez des automobilistes ne s'en préoccupant guère.



Pause-café, Place Cardinal-Taschereau

4 – Arrêt Place Cardinal-Taschereau : forces et zones de vigilance du réaménagement proposé

Lors de ce dernier arrêt, une pause-café est offerte et nous y demeurons plus longtemps qu'aux trois précédents arrêts, afin de faire un retour sur les différents leviers faisant l'objet de la consultation.

publique. C'est également l'occasion pour les participants de faire état des forces et zones de vigilance dans les propositions d'aménagement dont il a été question tout au fil de l'activité.

Quelques participantes nous indiquent lequel des deux scénarios elles préfèrent.

- Le premier scénario prévoyant du verdissement des deux côtés de la rue et l'aménagement d'espaces modulables mais sans voie cyclable à sens inverse directement sur la rue Saint-Vallier Ouest;
- Le second scénario prévoyant plutôt l'implantation d'une voie cyclable à sens inverse et le verdissement d'un côté de la rue.

« J'irais plus vers le A, indique une participante, mais en tenant compte d'une belle alternative à la piste cyclable pour qu'elle soit sécuritaire et permettent aux cyclistes de circuler à proximité de Saint-Vallier ». Une autre ajoute que « le A est le fun car si tu es à pied ou en auto, c'est un beau mix entre les deux. Pour les cyclistes, ça prend une alternative intéressante. Les petites rues en bas sont pas le fun pour les cyclistes. ».

Si l'option A est retenue, le **partage de la chaussée** entre auto et cyclistes saurait-elle être envisageable? Sans une bande dédiée aux vélos sur une chaussée désignée, la circulation doit préalablement être apaisée. Il faut que le débit de véhicules diminue et il y a de bonnes chances que les mesures proposées le rendent possible.

Une participante indique que les **vélos** devraient pouvoir circuler dans les autres rues, étant bien consciente qu'ils prendront le chemin le plus court. Une autre renchérit en se demandant quel sera l'impact du **transit automobile** dans le secteur de la rue des Oblats ou Montmartre par exemple. Nous indiquons effectuer une réflexion d'ensemble pour le secteur et que des mesures d'apaisement de la circulation sont à l'étude pour ces autres rues, devant être prioritairement mises en place sur les parcours scolaires du secteur.

Des citoyens s'interrogent quant à la révision prochaine des sens uniques dans le secteur de la **rue Durocher**, où plusieurs résidents ont fait état de manœuvres dangereuses suivant la configuration actuelle.

Un citoyen demande s'il est prévu de réaménager les **rues transversales** à Saint-Vallier. Nous indiquons que les amorces des rues transversales doivent être retravaillées, certaines plus larges comme Saint-Luc et Sacré-Cœur où nous élargissons les trottoirs, d'autres où doivent être corrigés des problèmes de géométrie.

Le **stationnement** pour les résidents ou les clients des commerces de la rue Saint-Vallier préoccupe quelques participants, une demandant s'il était possible de prolonger la durée maximale du stationnement Carillon, disant qu'il était pénible de recevoir des gens de l'extérieur et de devoir sortir durant la soirée pour respecter la réglementation du stationnement dans le secteur.

Nous indiquons que ce sont des préoccupations considérées par les espaces modulables, qui nous ont précédemment été mentionnées, notamment pour les gens prodiguant des soins à domicile. La réglementation actuelle vise à assurer un roulement, pour éviter que les gens s'y garent pour la journée, de sorte que les visiteurs des commerces notamment aient plus de chance de trouver un espace pour stationner leur véhicule. Il a également été questions des travaux devant se dérouler prochainement sur le site du **stationnement Carillon**, à la suite desquels on y trouvera quelques cases en moins que dans le stationnement actuel. Nous ignorons pour le moment quel sera la réglementation exacte de ce futur stationnement.

Les participants invitent à considérer davantage le besoin d'espaces de **livraison**, de débarcadères ou de stationnements des **commerçants**, vitales à leurs activités.

Des participants souhaitent connaître la largeur des **trottoirs** prévue dans le cadre du réaménagement. Nous mentionnons qu'indépendamment du scénario retenu, c'est un des objectifs de ce projet que d'élargir les trottoirs et de nous assurer qu'ils soient sans obstacle. Dépendamment du secteur sur l'artère, leur largeur est conséquente de la largeur variable de l'artère et les trottoirs ont à peu près 1,25 mètres de large actuellement. L'objectif est qu'ils aient 2,25 mètres.

Un participant témoigne des difficultés qu'ont plusieurs citoyens à mobilité réduite à accéder à certains commerces dont l'accès n'est pas au même niveau que la chaussée. L'**entrée surélevée** serait en cause et il demande ce que peut faire la ville afin de corriger la situation. Nous indiquons qu'en refaisant l'artère de façade à façade, la difficulté réside souvent dans le bâtiment existant dont la hauteur de l'entrée varie. Sous réserve de pouvoir techniquement respecter la pente, en éloignant les trottoirs des façades pour y laisser une bande augmente les possibilités d'ajuster et de rendre plus accessibles ces entrées. Ce participant mentionne qu'il faudrait profiter de l'occasion pour sensibiliser la Société de développement commerciale de Saint-Sauveur et ses membres aux **enjeux d'accessibilité**, voire à l'intérieur de ceux-ci lorsque l'accès aux installations sanitaires implique un escalier. Un autre participant indique que certains sont *Certifiés famille*, mais qu'une mobilisation citoyenne pour faire valoir ces enjeux serait nécessaire car à son sens, c'est d'abord la responsabilité du commerce. « *Le CAPVISH offrait une trousse pour les commerçants, notamment dans Saint-Roch. Je ne sais pas si c'est le cas dans notre quartier et à Limoilou.* ».

Nous proposons pour terminer aux participants d'indiquer sur des images d'ambiance installés sur une table à l'intérieur d'un café et nous les informons des prochaines étapes de cette démarche de participation.

5 – Retour sur l'activité avec les organismes partenaires

Il avait été convenu avec les deux organismes partenaires de faire un retour sur l'activité à la suite de celle-ci, question de capter les rétroactions des participants. Voici les principaux éléments discutés :

- Nous avons convenu d'effectuer cinq arrêts, mais les déplacements entre les 4 premières stations ont pris plus de temps que prévu, si bien qu'il a été convenu avec les participants de laisser tomber l'arrêt prévu plus à l'ouest de la rue, vers la rue Marie-de-l'Incarnation;
- Il y a eu beaucoup de discussions en petits groupes le long du parcours, les participants ont apprécié la proximité avec les intervenants de la Ville et les élus municipaux;
- Le matériel a été adapté par rapport à celui de l'atelier, les visuels étaient plus clairs, mais il aurait pu compter moins de pages afin d'être plus convivial pour le contexte de cette activité;
- Un coup de main additionnel à la mobilisation aurait été apprécié finalement. Il a été offert, mais nous n'avons pas eu l'occasion de planifier ces occasions en amont de l'activité où nous aurions pu prêter assistance;

- Nous aurions pu nous montrer moins exclusifs quant aux participants invités à prendre part à l'activité et accueillir davantage de participants sans que cela ne nuise à l'activité, pour autant que soient planifiés des arrêts à des endroits moins bruyants;
- Il faudra porter une attention particulière à l'état des trottoirs préalablement à la tenue d'une balade urbaine, question d'ajuster le parcours de façon à ce qu'il soit sécuritaire pour tous les participants;
- L'animateur a utilisé l'expression « usagers des services » pour parler des citoyens fréquentant les organismes communautaires, ce qui peut être mal interprété;
- Il a été occasionnellement question des besoins exprimés par les commerçants lors de certaines présentations et les partenaires se demandaient quelle en était la raison.
Réponse : *Nous avons observé une sympathie mutuelle et une bonne compréhension de leurs enjeux respectifs entre les divers publics consultés au fil de notre démarche de participation, si bien que nous avons eu l'occasion de discuter des besoins exprimés par d'autres publics aux commerçants à plus d'une reprise. Il nous paraît essentiel de présenter les différentes perspectives captées dans les activités précédentes afin de ne pas présenter que le point de vue de la Ville, mais également les besoins, réactions et commentaires d'autres publics pour un portrait plus complet.*

Réalisation du compte-rendu

Date

Le 18 juin 2023

Rédigé par

M. Dave G. Pelletier, conseiller en consultations publiques, Service de l'interaction citoyenne, Ville de Québec
