



Insertion du tramway dans le secteur du
Collège Saint-Charles-Garnier

Atelier d'échanges en salle



20 avril 2022

Compte-rendu

TABLE DES MATIÈRES


1. OBJECTIFS ET DÉMARCHE DE PARTICIPATION	3
1.1 <i>Déroulement de l'atelier</i>	3
2. FAITS SAILLANTS	5
3. SYNTHÈSE DES DISCUSSIONS EN ATELIER DU 20 AVRIL 2022	6
<i>Exercice de priorisation :</i>	6
3.1 <i>Scénario 1 (préfééré par 6 tables).....</i>	8
3.2 <i>Scénario 2 (préfééré par 4 tables).....</i>	10
3.3 <i>Scénario 3 (préfééré par 3 tables).....</i>	14
3.4 <i>En résumé les scénarios privilégiés selon les 8 groupes de l'atelier en présentiel :.....</i>	17
4. PROFIL DES PARTICIPANTS	18
4.1 <i>Lieu de résidence.....</i>	18
4.2 <i>Raison de fréquentation.....</i>	18
4.3 <i>Utilisateurs du transport en commun</i>	19

1. OBJECTIFS ET DÉMARCHE DE PARTICIPATION


DATE DE LA SÉANCE : Mercredi 20 avril 2022, 19 h

ENDROIT : Collège Saint-Charles-Garnier, 1150 boulevard René-Lévesque Ouest

NOMBRE DE PERSONNES PRÉSENTES : 105

 Secteur du Collège Saint-Charles-Garnier |
Déroulement de la présentation

 VILLE DE QUÉBEC  l'accent d'Amérique

 Benoît Carrière

1. Mise en contexte
Présentation des enjeux spécifiques au secteur
2. Scénarios de consultation
Explication des trois scénarios soumis à la consultation et des défis et opportunités spécifiques à chacun
3. Scénarios écartés
Présentation des quatre scénarios écartés
4. Prochaines étapes



1.1 Déroulement de l'atelier

- Mot de bienvenue de Madame Maude Mercier Larouche
- Mise en contexte et présentation
- Discussion en atelier
- Mot du maire
- Plénière
- Mot de la fin

Pour la discussion en atelier, les participants ont été répartis en sous-groupes de 8 à 12 personnes. Chaque groupe a été invité à désigner un représentant qui devait faire un résumé des discussions en plénière.






Les participants ont été invités tout d’abord à se positionner sur les besoins qu’ils jugent prioritaires en apposant trois petits autocollants de couleur sur la liste fournie à leur table.

Voici les besoins à prioriser :

- Protection des arbres
- Fiabilité et efficacité du service de tramway
- Accessibilité au transport en commun
- Maintien de la capacité routière
- Cheminement piéton sécuritaire

Ensuite, les participants ont été invités à discuter des avantages et des inconvénients de chacun des 3 scénarios proposés et de noter les principaux éléments mentionnés sur une feuille grand format. Des ressources de la Ville étaient disponibles pour répondre à leurs interrogations plus techniques.

Atelier d’échange, 20 avril 2022 – Avantages et inconvénients des trois scénarios Table numéro _____

Scénario 1 Insertion actuelle		Scénario 2 Retrait de la station Collège Saint-Charles-Garnier		Scénario 3 Retrait des voies de circulation	
<p>Scénario 1 Insertion actuelle Vue projetée de l'intersection Joffre An 1</p> <ul style="list-style-type: none"> • Plateforme du tramway au centre de la chaussée • Station avec quais latéraux • Une voie de circulation automobile par direction  <p>Scénario 1 Insertion actuelle</p>		<p>Scénario 2 Retrait de la station Collège Saint-Charles-Garnier Vue projetée de l'intersection Joffre</p> <ul style="list-style-type: none"> • Plateforme du tramway au centre de la chaussée • Une voie de circulation automobile par direction • Stations à proximité - Holland et Belvédère  <p>Scénario 2 Retrait de la station Collège Saint-Charles-Garnier</p>		<p>Scénario 3 Retrait des voies de circulation Vue projetée de l'intersection Joffre</p> <ul style="list-style-type: none"> • Plateforme du tramway au centre de la chaussée • Station avec quais latéraux • Aucune voie de circulation automobile sur un court tronçon  <p>Scénario 3 Retrait des voies de circulation de circulation</p>	
Avantages	Inconvénients	Avantages	Inconvénients	Avantages	Inconvénients



2. FAITS SAILLANTS



- Préférence générale pour le **scénario 1** qui semble comporter le moins d'inconvénients (pour 6 des 13 tables qui se sont prononcées)
 - Le plus complet, équilibré et avantageux pour l'ensemble des usagers (accessibilité et achalandage mieux réparti entre trois stations)
 - Le moins dérangerant pour le voisinage et pour la circulation automobile
 - Propose une vision à long terme par le maintien de la station (malgré la coupe de plus d'arbres)
 - Principal désavantage : la coupe d'arbres
- Le **scénario 2** est préféré par 4 tables
 - Moins cher, plus rapide, moins de coupe d'arbres, moins d'impact sur la circulation
 - Principaux désavantages : la perte d'une station (accessibilité) et achalandage accru aux deux autres stations, sans pouvoir sauver tous les arbres
- Le **scénario 3** est préféré par 3 tables
 - Suscite des opinions divergentes : certains le rejettent complètement, alors que d'autres le préfèrent
 - Avantages : sauvegarde des arbres et aménagement sécuritaire
 - Désavantages : trop d'impact sur la circulation automobile et de transit dans le quartier et sur l'accès aux écoles, sans éviter complètement la coupe d'arbres
- La discussion en atelier a permis aux participants d'entendre les points de vue des autres participants et de cheminer dans leur réflexion en ce qui concerne les **besoins prioritaires**.
 - Les 3 besoins prioritaires mentionnés par les participants avant et après la discussion en atelier demeurent les mêmes : la protection des arbres, l'accessibilité au transport en commun et la fiabilité et efficacité du service de tramway
 - On remarque toutefois un changement en ce qui concerne l'ordre d'importance accordé à ces besoins. Les besoins suivants ont enregistré une hausse de 8 % après la discussion : la fiabilité et efficacité du service de tramway et l'accessibilité du transport en commun

- Le maintien de la capacité routière enregistre une diminution de 17 %

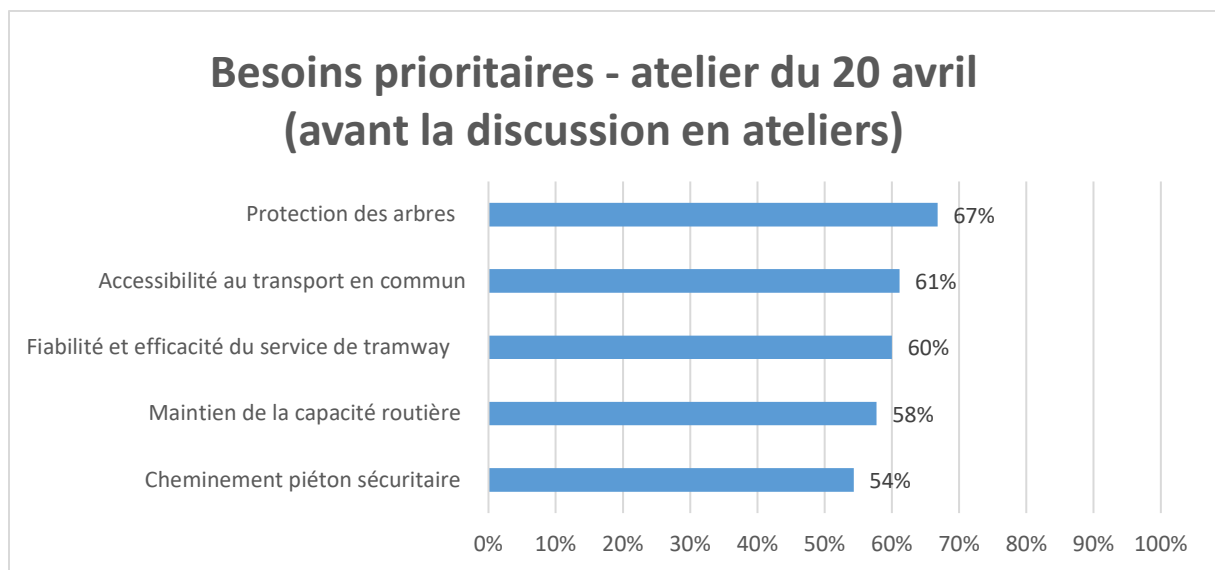
3. SYNTHÈSE DES DISCUSSIONS EN ATELIER DU 20 AVRIL 2022

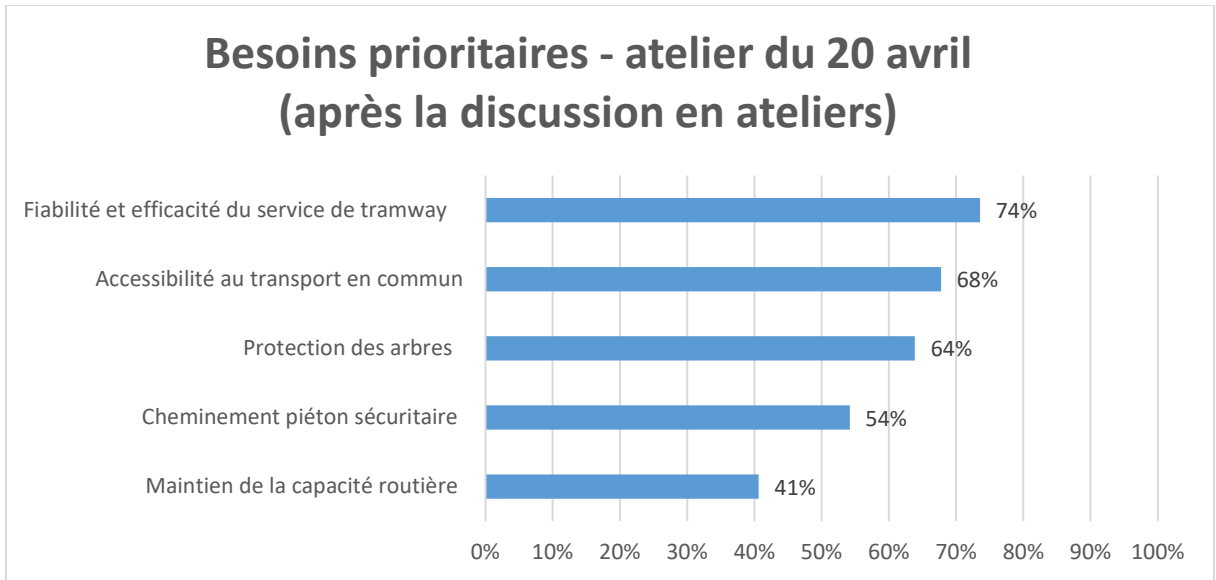
Exercice de priorisation :

Voici les trois besoins prioritaires identifiés par les participants avant le début des ateliers de discussions et après ceux-ci :

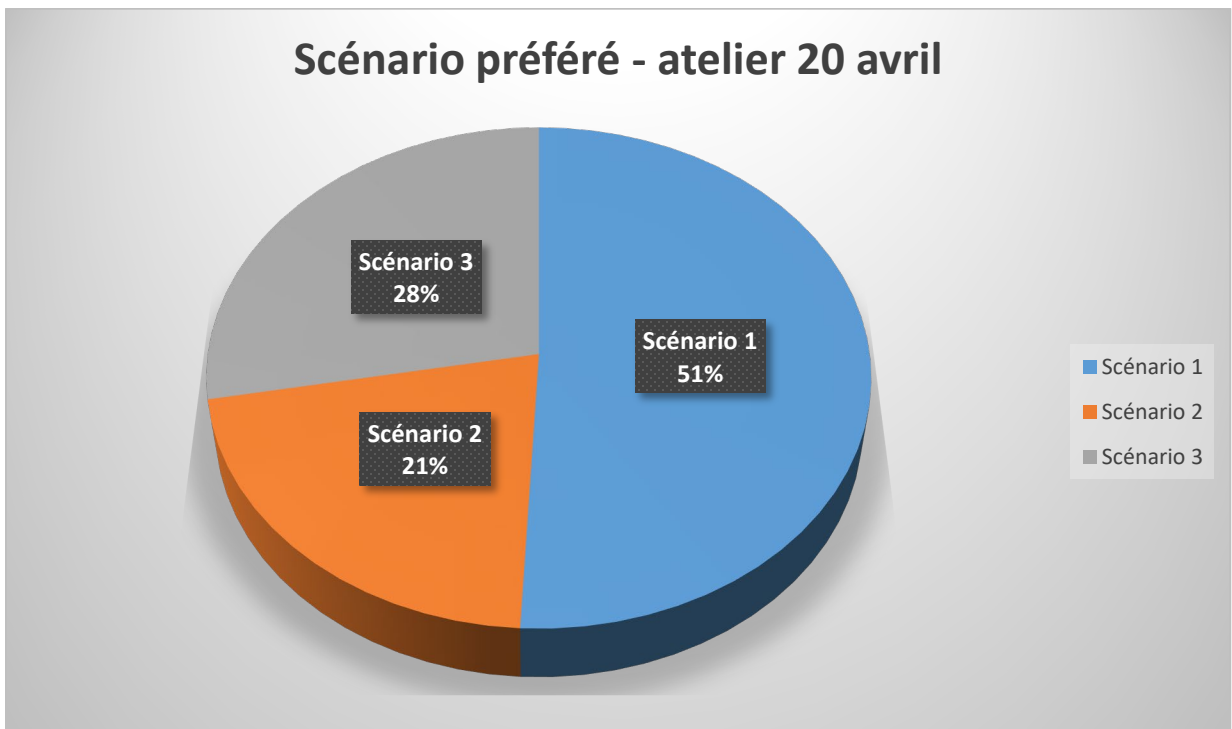
<ul style="list-style-type: none">• Protection des arbres à 67 %• Accessibilité au transport en commun 61 %• Fiabilité et efficacité du service de tramway à 60 %	<ul style="list-style-type: none">• Fiabilité et efficacité du service de tramway à 74 %• Accessibilité au transport en commun à 68 %• Protection des arbres à 64 %
--	--

- On remarque une hausse de 8 % pour les besoins suivants : la fiabilité et efficacité du service de tramway et l'accessibilité du transport en commun
- Le maintien de la capacité routière enregistre une diminution de 17 %





C'est le *scénario no. 1* qui a été préféré par **51 %** des participants.



3.1 Scénario 1 (préfééré par 6 tables)



Scénario 1 | Insertion actuelle

Vue projetée de l'intersection Joffre | An 1



- Plateforme du tramway au centre de la chaussée
- Station avec quais latéraux
- Une voie de circulation automobile par direction

Table	Avantages scénario 1
1	Présence de la station
1	Plantation de nouveaux arbres
2	Le plus intéressant des trois
2	Le plus complet
4	Proximité des stations (bibliothèque et collège)
4	Fidélisation des étudiants
4	Circulation préservée
4	Accès bibliothèque
5	Considération de tous les usagers (maintien des voies de circulation et accessibilité en transport en commun)
5	La localisation de la station est pertinente étant donné la proximité aux institutions
6	Par défaut, sans rues partagées - Tant qu'à ne pas avoir de moyen de savoir le pourcentage d'acceptabilité sociale
7	Scénario le plus équilibré par rapport aux critères essentiels
7	Chaque usager (automobiliste, cycliste, piéton, tramway) a sa place
7	Accessibilité au transport en commun
7	SVP éviter de bruler les arbres coupés. Suggestion : les offrir aux étudiants en art et ébénisterie
8	On ne détourne pas la circulation sur les petites rues du secteur
10	Station avec passage piéton optimisé, accès à la Grande Allée

10	Répond aux besoins du secteur (résidents, travailleurs, écoles, etc.)
10	Bonne compensation pour la coupe d'arbres (20 pour 1, 2 rangées d'arbres)
10	Accessibilité - distance entre stations
10	Valorise le transport en commun
10	Limite l'impact sur les résidents du secteur
10	Accès à la bibliothèque en transport en commun
11	Maintien de la circulation routière et des accès
11	Présence d'une station
13	Le meilleur
13	Plus d'arbres à long terme (1 perdu, 20 gagnés)
13	Répond mieux à une vision long terme, 50 ans et plus (meilleure desserte, développement du terrain du Diocèse)
13	En répartissant les usagers (étudiants, travailleurs) sur trois stations on diminue le risque d'accidents pour les piétons. (Il faut éviter qu'il y ait 200 personnes à la fois qui débarquent sur la station Belvédère ou Holland pour plus d'efficacité et de sécurité). Donc ça vaut la peine de couper 20 à 32 arbres, donc 12 arbres de plus que dans les autres scénarios pour sauver la vie d'un piéton frappé sur 50 ans.
13	Sécurité plus grande pour les piétons grâce à la station Saint-Charles-Garnier
13	Il faut conserver la station du Collège Saint-Charles-Garnier pour diviser l'achalandage sur 3 stations plutôt que sur 2 (plus de de sécurité pour les usagers, mieux desservir, pour une meilleure vision à long terme, dans 50 ans, quand l'achalandage sera double)
15	Maintien de la station
15	Achalandage mieux réparti entre 3 stations
16	Préservation de la station Saint-Charles-Garnier
16	Sécurité des élèves du primaire et du secondaire
16	Maintien de la vitesse de 50 km/h (pas de rue partagée à 20 km/h)

Table	Inconvénients scénario 1
1	L'abattage des arbres ne semble pas un inconvénient majeur pour les participants. Il faudrait replanter régulièrement et cela aurait dû être fait depuis longtemps.
1	Dans 20 ans la plupart des grands arbres actuels seront morts ou cassés.
2	Abattage des arbres (remplacés par quelle grosseur d'arbres?)
2	Pas de tramway - préfère garder les autobus 800-801
4	Coupe de 32 arbres (15 de plus)
4	Îlot de chaleur (pour 10 ans)
5	Sécurité des usagers (piétons, cyclistes, transport en commun)
5	Coupe de 32 arbres matures
5	Rue partagée : nécessite un changement de mentalité (sinon les gens ne comprendront pas le concept et rouleront trop vite)
6	Circulation de transit - éviter que la circulation auto se dirige vers les rues résidentielles
7	Plusieurs arbres coupés - où seront plantés les 640 arbres de remplacement?

7	Avez-vous pensé à la période de coupe pour éviter l'impact sur la nidification?
7	Variante de revêtement alternatif de chaussée : expérience que c'est bruyant et moins durable
7	On perd de l'oxygénation par la coupe d'arbres
8	Coupe d'arbres trop grande (32) - les arbres plantés ne seront pas nécessairement plantés sur le boulevard René-Lévesque
8	Grande valeur écologique, historique et patrimoniale des arbres coupés (valeur patrimoniale mondiale)
8	Augmentation de la surface asphaltée
8	Enjeu de sécurité car piétons, vélos, voitures, utilisateurs du tramway au même endroit
8	Baisse de la vitesse des autos (changement dans les habitudes de conduite)
9	Je ne comprends pas pourquoi on n'a pas réussi à maintenir le projet initial avec un tunnel plus long (dossier politique de la CAQ)
9	Pourquoi les plateformes?
10	Arbres (protection)
11	Beaucoup d'arbres sacrifiés
13	Coupe d'arbres : inconvénient à court terme seulement, ils seront remplacés à long terme, donc pas vraiment d'inconvénient
13	Le pictogramme arbres aurait dû être rouge (32 arbres)
13	L'enjeu c'est 15 arbres, soit la différence entre ce scénario et les autres, donc ce n'est pas un inconvénient significatif
15	Perte de terrains des résidences près de la station
16	32 arbres en moins

3.2 Scénario 2 (préféré par 4 tables)



Scénario 2 | Retrait de la station Collège Saint-Charles-Garnier Vue projetée de l'intersection Joffre



Table	Avantages scénario 2
1	Moins cher
1	Plus de rapidité entre les stations (un arrêt de moins)
1	Oblige le transfert à Belvédère où tous les services sont offerts
1	Plantation de nouveaux arbres
3	Meilleur compromis
4	15 arbres sauvés
5	Gain de temps et de coût (une station de moins)
6	Aucun
7	Aucun
8	Le retrait de la station n'aurait pas vraiment d'impact sur l'attractivité du tramway, l'hôpital sera facilement accessible par la station Belvédère et les institutions via la station Holland.
8	Moins d'arbres abattus
8	On ne détourne pas la circulation sur les petites rues du secteur
10	Maintien circulation routière
10	Moins pire que l'option 1 sur les arbres
11	Quelques arbres conservés
13	Moins cher
13	Plus rapide (station en moins)
15	Conservation d'arbres, option contournement des trottoirs
15	Diminution du coût de construction
16	Moins d'impact sur la circulation dans le quartier
16	Maintien de la vitesse de 50 km/h



Table	Désavantages scénario 2
1	Une station de moins peut représenter un souci pour certains usagers (plus de distance de marche, moins d'accessibilité) : étudiants, jeunes
2	Pas d'arrêt pour les étudiants et autres
3	Ce n'est pas un scénario parfait, mais l'impact sur l'accessibilité au transport en commun est modéré et non important
4	Stations trop espacées
4	Pas d'accès à la bibliothèque ni au collège en tramway
4	Nuit à l'adhésion
5	Efficacité du tramway
5	Baisse d'attractivité
5	Coupe de 15-20 arbres
5	Plus de vitesse, plus bruyant
5	Moins de sécurité pour les piétons
6	Aucun
7	20 arbres coupés sur 32
7	La piste piétonnière et cyclable sur l'avenue Joffre jusqu'à Grande Allée perd de sa pertinence
7	Perte de plusieurs arbres sans avoir les avantages du transport en commun (accessibilité)
7	Rend le transport en commun beaucoup moins attractif

7	Possibilité d'utilisation accrue de l'automobile par les travailleurs dans le secteur compte tenu de la moins bonne desserte en transport en commun : mauvais pour l'environnement
7	Plus grande affluence d'utilisateurs aux stations voisines : pourrait-il y avoir un impact sur la rapidité de l'embarquement et la fiabilité de l'horaire du tramway
7	Les dimensions des quais des stations voisines permettront-elles d'accueillir tous les passagers?
7	Considérant la grande distance entre les stations Holland et Maguire, le quartier Saint-Sacrement serait très peu desservi par le tramway. Si en plus on rajoute une grande distance entre les stations Holland et Belvédère, ce sera encore pire.
8	Distance plus grande de marche pour les personnes âgées du Saint-Dominique
8	Baisse de la vitesse des autos (changement dans les habitudes de conduite)
8	Les transversales
10	Limite l'accès à la bibliothèque et aux institutions en transport en commun
10	Grande distance entre les stations
10	Impact modéré sur la coupe d'arbres (bénéfice modéré)
10	Limite l'attractivité du transport en commun
11	Sacrifier la station pour, au fond, pas permettre aux voitures de circuler ?!
13	Plus grande distance entre les stations dans un secteur urbain densément peuplé tout le long du trajet
13	Distance plus grande surtout pour les étudiants
13	Plus grande concentration de personnes aux stations Holland et surtout Belvédère (risque d'accidents)
13	Dessert moins bien le pôle potentiel de densification
13	Sécurité réduite à cause de l'absence de l'îlot central pour piétons (ex: femme enceinte frappée sur le boulevard Laurier en face du CHUL)
13	Coupe de 15 à 20 arbres - le pictogramme arbre aurait dû être orange
15	Pas d'arrêt entre Holland et Belvédère, trop long (inconvenient pour les nombreuses personnes âgées du quartier)
16	Pas de desserte dans le secteur Saint-Charles-Garnier - plus de marche (impact sur les écoliers, les employés, l'hôpital)
16	15 à 20 arbres en moins

3.3 Scénario 3 (préfééré par 3 tables)

Scénario 3 | Retrait des voies de circulation **Vue projetée de l'intersection Joffre**



- Plateforme du tramway au centre de la chaussée
- Station avec quais latéraux
- Aucune voie de circulation automobile sur un court tronçon



Table	Avantages scénario 3
1	Aucun
2	À rejeter à 100%
4	Proximité de la station (bibliothèque, collège)
4	Espace entre les stations diminué
4	12 arbres sauvés
4	Fidélisation des étudiants
4	Possibilité de faire un parc urbain
4	Opportunité de faire un pôle de transfert actif plus esthétique
5	Sécurité avec plus d'étudiants, beau milieu - pôle important
5	Presque tous les arbres sont sauvés
5	Attractivité du tramway, pôle d'emploi et d'étude
5	Sécurité pour l'ensemble des usagers
5	Positif pour l'environnement
5	Favorise le transport actif et en commun
6	Aucun
7	Maintien d'une plus grande quantité d'arbres
7	Favorise le transport actif

7	Potentiel de redéfinir le secteur : la propriété du Diocèse serait-elle éventuellement vendue et pourrait être transformée en parc ou secteur résidentiel?
7	La sécurité à long terme passe par moins de voitures dans la ville
8	Peu d'arbres coupés
10	Valorisation et accessibilité maintenue pour le transport en commun avec la station
10	Traversée en un seul trait sur René-Lévesque
10	Répond aux besoins du secteur sauf circulation
10	Maintien des arbres à environ 50 %
11	Conservation des arbres
11	Incitation à utiliser le transport en commun
13	Aucun avantage (6/6 ne veulent pas ce scénario)
15	Conserve le plus d'arbres
16	Aucun avantage
16	Plus de sécurité
16	Le gain de 5 arbres par rapport au scénario 2 semble mineur (le pictogramme arbre devrait être jaune)
16	Moins de vitesse



Table	Désavantages scénario 3
1	Circulation automobile dans le secteur résidentiel, absurde
2	Trop de circulation dans les rues adjacentes
3	Perte majeure de fluidité automobile
3	Dérangement des résidants - détournement automobile
4	Traffic nord-sud accru dans les quartiers (résidentiel et scolaire)
4	Nuit à la circulation locale (incluant résidants)
5	Dangereux pour d'autres secteurs car déviation du trafic
5	10 à 15 arbres
5	Acceptabilité sociale pour les conducteurs auto (changement de mentalité à faire)
6	Aucun
7	15 arbres coupés sur 32 (seulement la moitié des arbres sont conservés)
7	Risque de détournement des automobiles dans les rues résidentielles
7	Circulation automobile accrue sur le chemin Sainte-Foy et la Grande Allée
7	Où seront plantés les arbres de remplacement?
8	Très préoccupés par la congestion des petites rues périphériques et résidentielles
8	Enjeu de sécurité pour les jeunes familles, écoles, garderies où la circulation routière est déjà un enjeu
8	Ce scénario nécessiterait de revoir complètement la signalisation routière du secteur
10	Limite l'accès aux écoles etc. pour les voitures et les résidants
10	Engendre beaucoup de trafic de transit autour surtout du Collège Saint-Charles-Garnier sur de Callières et Joffre
10	Perte d'un axe routier important
10	Enclavement des résidants tout autour
10	Beaucoup de détours à faire pour les résidants du coin
10	Vision à court terme pour atténuer l'enjeu des arbres (sans le régler complètement)
10	Enjeu de protection et de sécurité
11	Circulation de transit augmentée sur les rues résidentielles
13	Coupe de 10-15 arbres quand même (SVP le préciser aussi sur le pictogramme, il devrait être jaune, non pas vert pour être plus objectif et permettre une meilleure comparaison)
13	Trop d'impact : détours de la circulation
15	Circulation routière redirigée dans le quartier
16	Impact sur la circulation dans les rue avoisinantes (Holland, Belvédère)
16	10-15 arbres en moins



3.4 En résumé les scénarios privilégiés selon les 8 groupes de l’atelier en présentiel :

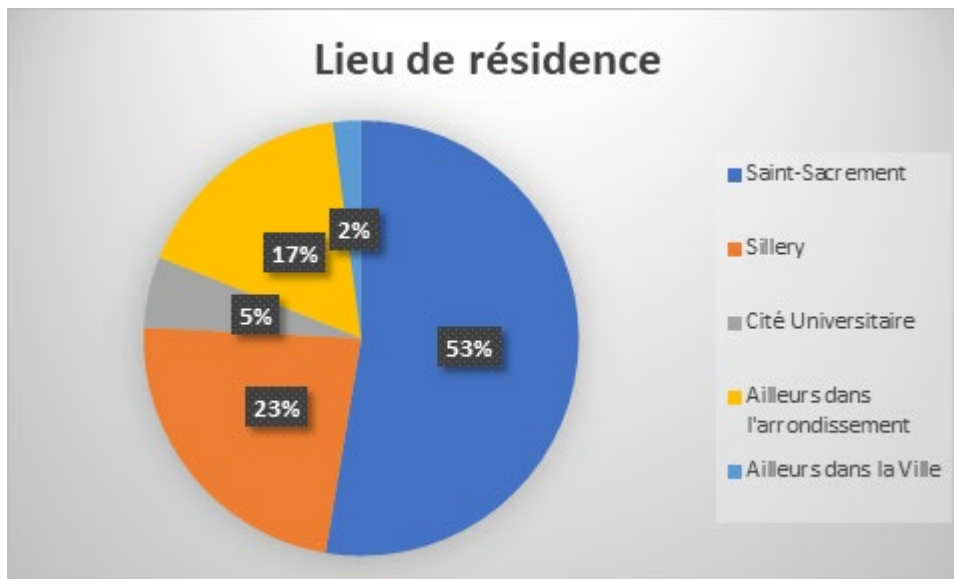
Scénarios	Préférences par groupe
Scénario 1	6 groupes (4, 6, 7, 9, 10, 13)
Scénario 2	4 groupes (1, 2, 3, 8)
Scénario 3	3 groupes (5, 11, 12)



4. PROFIL DES PARTICIPANTS

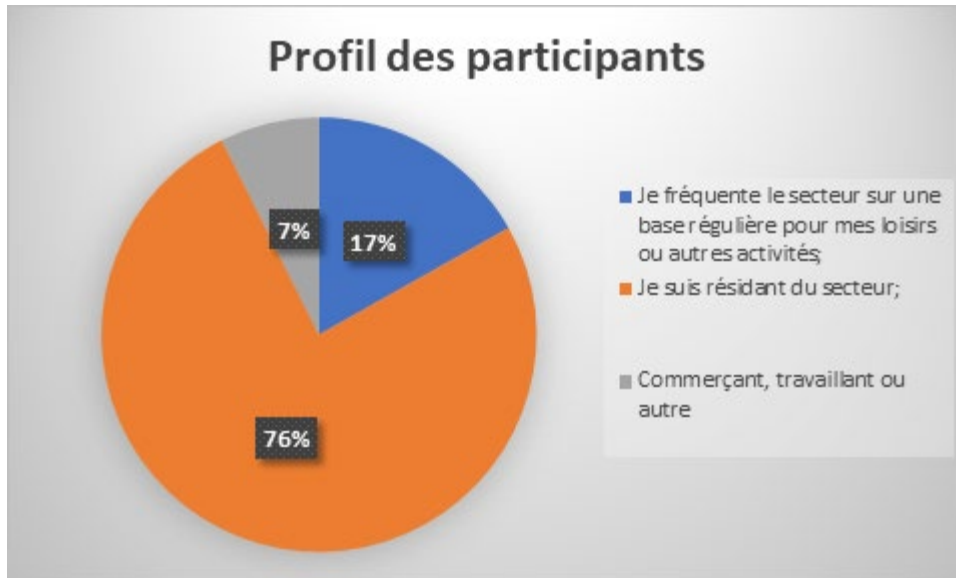
4.1 Lieu de résidence

- Plus de la moitié des participants (53 %) sont des résidents du quartier de Saint-Sacrement
- Près du quart des participants (23 %) résident dans le quartier de Sillery



4.2 Raison de fréquentation

- Trois quarts des participants (76 %) sont des résidents du secteur
- 17 % fréquentent le secteur à des fins de loisirs et 7 % sont des commerçants, travailleurs ou étudiants du secteur



4.3 Utilisateurs du transport en commun

- 80% des participants sont des usagers du transport en commun
 - 50% occasionnellement
 - 30 % régulièrement

