

Vision d'aménagement pour les quartiers de la Canardière

5. La mobilité

Activité de participation publique

Atelier participatif

Date et heure

Le 28 février 2023, à 19 h

Lieu

En présence : centre communautaire Marchand, 2740, 2^e Avenue

En ligne : par le biais de l'application Zoom

Nombre de personnes présentes :

En salle : 16

En ligne : 12

Participation

Conseillers municipaux

- M^{me} Marie-Pierre Boucher, membre du comité exécutif, responsable de l'aménagement du territoire et conseillère municipale, district électoral de Louis-XIV
- M. Claude Lavoie, membre du comité exécutif, conseiller municipal, district électoral de Saint-Rodrigue
- M. Pierre-Luc Lachance, membre du comité exécutif et responsable des transports, mobilité et circulation
- M. Claude Villeneuve, conseiller municipal, district électoral de Maizerets-Lairet
- M^{me} Jackie Smith, conseillère municipale, district électoral de Limoilou

Personnes-ressources

- M^{me} Annie Boisvert, conseillère en urbanisme, Service de la planification de l'aménagement et de l'environnement
- M. Pascal Laliberté, conseiller en planification des transports, développement et aménagement du territoire, Service de la planification de l'aménagement et de l'environnement
- M. Benoit Mimeault, chef de tronçons, Bureau de projet du tramway de Québec

- M. Marc Lusignan, analyste en planification des services, Réseau de transport de la Capitale (RTC)

Animation de la rencontre

M^{me} Anne Pelletier, conseillère en consultations publiques, Service de l'interaction citoyenne

Mise en contexte

La Ville de Québec souhaite élaborer une Vision d'aménagement pour les quartiers de la Canardière. Une réflexion s'avère pertinente puisque les quartiers de Maizerets et du Vieux-Moulin accueilleront de nombreux projets publics et privés d'ici les prochaines années : l'implantation du tramway, le développement de l'écoquartier D'Estimauville et de l'Espace d'innovation D'Estimauville, le redéveloppement des Galeries de la Canardière, la construction du nouveau complexe hospitalier (NCH) et le déploiement éventuel de la zone InnoVitam. Ainsi, la Ville a lancé une démarche de participation publique pour inviter les citoyens à rêver les quartiers de la Canardière et à collaborer à l'élaboration de sa Vision d'aménagement.

Les citoyens qui habitent, travaillent ou fréquentent le secteur ainsi que les acteurs économiques, institutionnels ou communautaires intéressés ont été invités à partager leur connaissance du milieu et à donner leur avis sur diverses thématiques. L'habitation, le développement durable avec son volet environnement, social et économique, le cadre bâti et les axes structurants et la mobilité furent abordés lors de cinq soirées différentes.

Objectifs des rencontres

- Impliquer les citoyens dans la démarche participative en amont de l'élaboration de la Vision;
- Présenter la démarche d'élaboration de la Vision d'aménagement et le portrait du territoire visé;
- Recueillir les points de vue des citoyens sur les différentes thématiques;
- Connaître les attentes et les préoccupations des citoyens.

Communication

Des moyens de communication variés ont été utilisés pour inviter les citoyens aux activités de consultation.

- Cartons d'invitation distribués aux portes des citoyens concernés;
- Communiqués de presse;
- Site Web de la Ville;
- Réseaux sociaux;
- Actualités dans les pages Web des arrondissements;
- Envoi courriel à des listes d'abonnés (conseils de quartier, arrondissements, personnes intéressées par le projet);
- Kiosque d'information lors de porte ouverte;
- Séances d'information.

Documentation

La documentation en lien avec la démarche consultative est disponible sur le site Internet de la Ville de Québec : <https://www.ville.quebec.qc.ca/citoyens/participation-citoyenne/activites/fiche.aspx?IdProjet=75>

Pour en savoir plus sur le projet de Vision d'aménagement, vous pouvez consulter la page Web du projet : https://www.ville.quebec.qc.ca/apropos/planification-orientations/amenagement_urbain/visions/quartiers-canardiere/index.aspx

Déroulement des ateliers

Visant à mettre en commun les réflexions et les expertises citoyennes, cet exercice collaboratif se déroulait en formule hybride. C'est-à-dire que des participants étaient présents dans une salle avec les intervenants de la Ville et d'autres participaient à l'atelier en visioconférence.

À la suite d'une présentation sur la démarche d'élaboration de la vision d'aménagement, du portrait du territoire visé et de ses enjeux, les participants étaient divisés en sous-groupe pour discuter des différentes thématiques. Ils ont bénéficié d'outils tels que des cartes et des photos présentant des exemples inspirants. Des supports visuels (cartes, concepts préliminaires, etc.) étaient projetés sur l'écran et disposés sur les tables pour supporter les échanges.



Les professionnels de la Ville et les conseillers municipaux assistaient aux échanges des sous-groupes. Durant les échanges, ils pouvaient être interpellés pour répondre à des questions.

Une plénière, réunissant l'ensemble des participants en salle et en visioconférence, complétait l'activité. Un représentant de chaque sous-groupe présentait alors une synthèse des commentaires et des opinions émis lors de leurs échanges. Il était aussi possible Les autres participants pouvaient aussi intervenir pour compléter la synthèse exposée par leur représentant ou pour poser des questions.

La durée des ateliers était de trois heures. Les questionnaires contenaient environ une quinzaine de questions.

Secteur d'intervention

Le secteur visé concerne le quartier de Maizerets ainsi qu'une partie du quartier du Vieux-Moulin. Il est délimité par la voie ferrée parallèle au boulevard Henri-Bourassa à l'ouest, l'autoroute Félix-Leclerc au nord, les avenues De la Lande et Saint-Ulric à l'est ainsi que l'autoroute Dufferin-Montmorency au sud. Le secteur d'intervention englobe ainsi trois stations de tramway, en plus du pôle d'échanges D'Estimauville.



PREMIÈRE PARTIE : Facilitateurs et obstacles à la mobilité active



De façon générale, plusieurs félicitent la Ville pour cet atelier dédié à la mobilité. On apprécie notamment le fait que le projet de tramway permettra d'améliorer la mobilité active dans le quartier et apporter des bonifications dans le quartier : liens vélo, diminution du trafic, amélioration de la desserte en transport en commun et apaisement de la circulation dans les rues.

Question 1. Quels éléments sont les plus importants pour rendre vos déplacements à pied ou à vélo confortables, sécuritaires et agréables selon vous (éclairage, ombrage, mobilier)?

Signalisation

- Signalisation visible plus lumineuse et qui clignote pour les piétons (4)
- Lumières intelligentes qui détectent piétons et voitures (2)
- Feux de circulation pour les cyclistes et les piétons (2)
- Moins d'attente aux feux piétons (2)
- Signalisation plus connectée à la route, car les routes sont larges
- Des passages piétons peints au sol à l'année et non seulement pendant 6 mois
- Passages piétons surélevés pour les personnes à mobilité réduite
- Réglementation prioritaire au passage piéton

Déneigement

- Déneigement apprécié
- Marcher sur un trottoir déneigé
- Déneigement des pistes cyclables
- En hiver, conserver les stationnements à vélos autour des commerces
- Déneigement des voies cyclables dès 7 h

En vélo

- Pistes cyclables en site propre pour circuler séparément des voitures (4)
- Avoir plusieurs endroits où barrer les vélos, surtout sur les artères commerciales (3)
- Proposer des attaches à vélos universelles

- Piste protégée par des bollards qui améliore la visibilité et le sentiment de sécurité : un minimum si on ne peut pas aménager une piste en site propre.
- Avoir des bornes de recharge électrique pour les personnes à mobilité réduite qui se déplacent en quadriporteur et triporteur
- Corridors scolaires liés aux pistes cyclables
- Stations vélos protégées des intempéries
- Cohabitation voitures et vélos : réduire la visibilité pour les voitures ce qui les obligent à ralentir et à porter plus d'attention aux autres utilisateurs

Transport en commun

- Parcours de navettes autour du tramway qui traverse du nord au sud le quartier, par exemple sur l'avenue Champfleury (2)
- Des parcours d'autobus fréquents et pas seulement aux heures de pointe
- Abris bus chauffés
- Programme de fidélité ou de récompenses pour utiliser les autobus
- Transport en commun gratuit pour tous
- Entreprises qui offrent de rembourser les abonnements RTC à leurs employés

Verdir

- La présence d'arbres, particulièrement sur les boulevards (3)
- Les secteurs des pistes cyclables où il y a des arbres et de l'ombre sont très agréables
- Verdir l'accès au fleuve
- Verdir l'espace Bardy
- Arbres dans les gonflements de trottoirs

Accessoires

- Toilettes publiques qui encouragent de plus grandes marches (2)
- Points d'eau (2)
- Bancs
- Poubelles

Question 2. À quels endroits ces éléments pourraient-ils être multipliés ou améliorés?

- 18^e Rue et boulevard Henri-Bourassa : intersection difficile à traverser (4)
- Piste cyclable protégée sur la 18^e Rue (2)
- Améliorer la connectivité du quartier des axes ouest-est au centre et au nord du territoire pour traverser le quartier (2)
- Piste cyclable sur la rue de la Trinité
- Améliorer les accès au Domaine de Maizerets
- Difficile d'accéder à la Baie de Beauport à vélo. Installer un accès et diffuser l'endroit où il se trouve
- Pistes cyclables au bord du fleuve avec le futur boulevard urbain

- Mieux desservir par autobus le secteur autour des écoles Dominique-Savio et Jeunes-du-Monde
- Problématique de circulation : école Jeunes-du-Monde sur l'avenue Champfleury
- Éviter l'entrée des voitures sur l'avenue de Villebon qui donne sur la rue de la Trinité (corridor scolaire avec l'école Dominique-Savio). Amener la circulation sur la rue Bruneau, rue beaucoup plus large sans maisons qui ont façade sur rue

Question 3. Quelles difficultés rencontrez-vous lorsque vous vous déplacez à pied ou à vélo? Comment ces difficultés pourraient-elles être amoindries ou éliminées?



Difficultés

- Repenser l'intersection piétonne Bourg-Royal et l'avenue Royale qui est dangereuse. (2)
- Viaduc de la 18^e Rue (segment cyclable) : lien qui n'est pas sécuritaire pour les cyclistes et qui semble délaissé (2)
- Bouches d'égout dans les pistes cyclables
- Zone piétonne manquante
- Les arrêts et les lumières multiples désagréables
- Les trottoirs qui ne sont pas toujours déneigés
- Le partage des pistes cyclables avec différents utilisateurs peut être difficile (exemples : piétons, vélos, quadriporteurs, triporteurs, skate, patins à roues alignées, etc.)
- La qualité des pistes cyclables
- Absence d'un lien vélo direct vers la Baie de Beauport
- Absence de lien cyclable en ligne droite sur le boulevard Henri-Bourrassa vers le Vieux-Québec. Éviter un trajet qui oblige les cyclistes à traverser une grande artère, dangereux, surtout pour les enfants; certains utilisent le trottoir sur ce tronçon pour éviter de traverser; privilégier un lien en ligne droite
- Section nord du quartier : meilleure interconnexion, liens à compléter

Solutions

- Transformer l'autoroute Dufferin-Montmorency en boulevard urbain (2)
- Éclairage dirigé vers le sol et de qualité (2)
- Tenir compte de l'essor des vélos électriques sur les aménagements : moyen de déplacement utilitaire de plus en plus important (2)
- Escouades cyclistes pour surveiller le réseau actif
- Plus de policiers à vélo ou à pied
- Adapter le type de circulation (vitesse et largeur) vers le Vieux-Port
- Réglementation qui donne réellement la priorité aux piétons aux passages piétons
- Limiter le stationnement aux abords du tramway
- Avoir des rues partagées dans les petites rues
- « Ce qu'on veut, c'est déplacer des humains et non des voitures. »
- Par la législation, encourager les entreprises à investir grâce à des mesures fiscales et partenariat avec des employeurs pour des formations de conduite à vélo
- Sensibilisation des automobilistes (piétons et cyclistes)
- Élargir les trottoirs aux coins des rues
- Penser aux aînés dans les transports en commun
- Enlever une partie des voies du triage ou aménager des voies sécurisées sur le boulevard Henri-Bourassa pour accéder à la Baie de Beauport
- Avenue D'Estimauville : manque d'interconnexion des liens cyclable, lien à faire entre la piste cyclable en site propre qui longe le Domaine de Maizerets et le lien cyclable sur le boulevard Mgr. Gauthier afin d'assurer une meilleure sécurité
- Moins de voitures, moins de stationnements sur rue et de stationnements privés
- Quartier complet de rues partagées : boulevard Mgr Gosselin/24^e Rue/Henri-Bourassa et rue Antoine

Question 4. Quels éléments vous inciteraient à utiliser la marche ou le vélo pour vous déplacer au quotidien, pour vous rendre au travail ou pour faire des courses par exemple (douches, casiers, rangements...)? À quels endroits ces éléments pourraient-ils être ajoutés ou bonifiés?

Au quotidien

- Présence d'arbres (2) surtout lors des canicules
- Éclairage qui diminue la pollution lumineuse (lumières DEL chaudes qui éclairent vers le bas)
- Marche et vélo, si meilleur déneigement des trottoirs
- Vélo sécuritaire, si séparé des voitures
- Attaches vélos plus versatiles selon le format
- Pistes cyclables permettant les lignes droites
- Prévoir une vélo-station à la station Bardy (actuellement il n'y en a pas dans les plans)
- Déneiger et nettoyer les pistes cyclables plus tôt au printemps
- Rallonger la période d'ouverture des pistes cyclables (ouverture du 15 avril au 15 novembre)

- Améliorer l'interconnexion des pistes cyclables dans une optique utilitaire (non seulement récréative)
- Prévoir une signalisation utilitaire sur les pistes cyclables pour savoir où elles vont et la distance qui reste à parcourir (exemple: dans 1 km, connexion avec le Corridor des Cheminots); affichage pour indiquer les directions aux intersections comme sur les autoroutes (exemple: corridor du littoral, mais plus détaillé, pour éviter de se perdre ou emprunter des pistes non connectées ou sans issue)
- Émettre des constats d'infraction aux automobilistes stationnés sur la piste cyclable dès le 1^{er} jour de l'ouverture
- Avoir la possibilité d'embarquer les vélos dans le transport en commun (surtout le tramway)
- Viser la transformation de l'autoroute Dufferin-Montmorency en boulevard urbain
- Rues fermées à l'auto
- Stationnement à vélos

Endroits

- Accès direct à la Baie de Beauport par D'Estimauville (2)
- Piste cyclable en bordure du fleuve
- Parc linéaire sur le bord du fleuve
- Faciliter les connexions vélos entre les quartiers du Vieux-Moulin, Vieux-Limoilou et Maizerets

Question 5. Existe-t-il des chemins ou des raccourcis que les gens empruntent naturellement (liens informels) qui mériteraient d'être officialisés ou améliorés?

- Boulevard Henri-Bourassa pénible par ses intersections et ses attentes pour les piétons
- 18^e Rue (viaduc)
- Trottoir sur un tronçon du boulevard Henri-Bourassa : éviter de le traverser pour suivre le lien cyclable
- Faciliter l'accès à la piste cyclable à partir de la rue Lortie : accès non officiel mais très utilisé

Question 6. Quels éléments pourraient améliorer l'expérience des usagers du transport en commun? Comment la cohabitation avec les véhicules peut-elle être améliorée? À quels endroits?

- Faire ralentir les automobilistes
- Fiabilité du service durant les tempêtes de neige : mauvaise expérience lors de la dernière tempête de neige, beaucoup d'attente. Moment propice pour attirer de nouveaux usagers qui ne souhaitent pas prendre leur voiture lors des mauvaises conditions routières
- Meilleure correspondance entre les parcours 801 et 803 ou meilleure fréquence
- Le service express du RTC est excellent, mais manque de flexibilité en dehors des heures de pointe (exemple : vendredi midi, si on souhaite finir plus tôt)

Transport en commun

- Couverture du RTC : bus à améliorer dans le secteur, notamment dans le sud de Maizerets
- Ajouter un parcours du RTC sur l'avenue Champfleury
- Navette bus vers la Baie de Beauport aux heures d'affluence
- Programmes d'abonnement ou de rabais avec les employeurs, programme de fidélisation par quartier, avec les commerçants

DEUXIÈME PARTIE : VÉLO QUATRE SAISONS

Question 7. Quels éléments vous inciteraient à utiliser le vélo pour vous déplacer en toute saison?

- « Ce qui est considéré comme plus important que le déneigement tout l'hiver est de s'assurer de déneiger et de nettoyer les pistes cyclables plus tôt au printemps (tout le monde n'est pas encore prêt à faire du vélo hivernal, mais serait sûrement prêt à commencer la saison du vélo plus tôt si les pistes étaient sécuritaires). »
- Piste cyclable sur l'avenue Saint-Ulric (2)
- Lien cyclable qui traverse le pôle D'Estimauville
- Stationnements pour les vélos même l'hiver
- Meilleur équipement pour le déneigement des pistes cyclables
- Subvention pour le vélo d'hiver

Question 8. Quels liens cyclables devraient être priorisés pour le déneigement?

- Piste qui suit le trajet du tramway
- Piste sur le boulevard Henri-Bourrassa

CARTE



Les participants avaient à leur disposition une grande carte détaillée du secteur à l'étude. Ils pouvaient donc situer géographiquement leurs commentaires et leurs observations.

Nous avons compilé toutes les données inscrites directement sur la carte. Le chiffre entre parenthèses indique les occurrences.

Baie de Beauport

- Accès par l'avenue D'Estimauville (2)
- Trop de voitures sur le site, donc navettes du RTC pour s'y rendre

Autoroute Dufferin-Montmorency

- Accès au futur boulevard urbain par l'avenue du Monument avec une piste cyclable (2)
- Transformer l'autoroute en boulevard urbain
- Accès vers le futur boulevard urbain et le fleuve par l'avenue Poulin
- Faire un boulevard urbain sur Dufferin-Montmorency et bien connecter le futur parc linéaire en mobilité active avec les quartiers, comme le reste de la promenade Samuel-de-Champlain
- Corridor du littoral : prévoir un éclairage sous l'autoroute

18^e Rue

- Piste cyclable à améliorer (2)
- Limiter la vitesse automobile à 40km/h (2)
- Connexion avec l'autre quartier
- Viaduc trop étroit pour les vélos

Dépôt à neige

- Pistes de vélo de montagne
- Forêt urbaine

Boulevard Henri-Bourassa

- Déneiger la piste cyclable sur le boulevard Henri-Bourassa (2)
- Enlever une à deux voies sur le boulevard Henri-Bourassa (2)
- Traverses cyclables et piétonnes à travers l'îlot de l'hôpital de l'Enfant-Jésus (2)
- Améliorer la piste cyclable qui longe le boulevard Henri-Bourassa du côté de l'hôpital de l'Enfant-Jésus
- Henri-Bourassa au complet à améliorer (moins de voies de circulation automobiles/camions, plus de place aux piétons, axe cyclable du même côté tout le long)

Boulevard Sainte-Anne

- Logement social ou abordable : cibler le terrain situé sur le boulevard Sainte-Anne près du pôle D'Estimauville. On y prévoit que du logement locatif : opportunité pour la Ville d'y prévoir du logement social ou abordable (en totalité ou en partie, en utilisant une règle du type 20-20-20, comme le règlement de la Ville de Montréal).
- Pistes cyclables le long de tout le boulevard
- Ajouter des traverses pour piétons sur le boulevard entre D'Estimauville jusqu'au boulevard François-De Laval : ajouter une lumière car le trafic roule vite, pas juste une affiche

Rue Loyola

- Embellir la rue Loyola
- Connexion entre la 24^e Rue et la rue Loyola en passant par l'Institut de santé mentale

- Améliorer les trottoirs et les rendre sécuritaires

Corridors scolaires

- Avenues Champfleury et Bardy : problématique autour de l'école Jeunes-du-Monde (2)
- Toutes les écoles primaires devraient connecter avec les corridors scolaires et les réseaux cyclables
- Amener la circulation automobile sur les rues Bruneau et de la Trinité pour contourner le corridor scolaire

Autoroute Félix-Leclerc

- Faire un lien piéton sous l'autoroute pour relier le sentier des Cascades à la bibliothèque Étienne-Parent

Réalisation du rapport

Date

Juillet 2023

Réalisé par

M^{me} Anne Pelletier, conseillère en consultations publiques, Service de l'interaction citoyenne, Ville de Québec

Correction du français et mise en page du document : M^{me} Mélanie Courteau, conseillère à l'information, Service de l'interaction citoyenne, Ville de Québec