



CONSEIL DE QUARTIER

CONSEIL D'ADMINISTRATION

PROCÈS-VERBAL de la cinquième réunion du conseil d'administration du Conseil de quartier du Vieux-Limoilou, tenue le mercredi 19 mai 2021 à 19 h au moyen de la plateforme Zoom.

PRÉSENCES :

Membres avec droit de vote

Raymond Poirier	Président
Julie Bellavance	Vice-présidente
Martin Claveau	Trésorier
Pascal Marier-Dionne	Secrétaire
Marie-Soleil Guérin-Girard	Administratrice
Marjorie Ramirez	Administratrice
Michaël Gosselin	Administrateur
Pascal Apollon	Administrateur
Sébastien Lachance	Administrateur
Vincent Dricot	Administrateur

Absences

Aude Brassard-Hallé	Administratrice
---------------------	-----------------

IL Y A QUORUM.

ASSISTAIENT ÉGALEMENT :

Anne Pelletier	Conseillère en consultations publiques Arrondissement de La Cité-Limoilou
Suzanne Verreault	Conseillère municipale du district de Limoilou

En raison de la pandémie, les membres du conseil de quartier ont participé à une visioconférence. Outre les personnes mentionnées, 22 personnes ont assisté à la rencontre du 19 mai 2021.

ORDRE DU JOUR

1. Ouverture de l'assemblée et nomination à la présidence d'assemblée 19 h
2. Lecture et adoption de l'ordre du jour 19 h 01
3. Nomination des membres cooptés 19 h 02
4. Élection des postes de dirigeants ou officiers 19 h 10
5. Adoption des procès-verbaux du 17 mars et du 21 avril et prise d'acte du procès-verbal de l'AGA du 21 avril 2021 19 h 25
6. Période d'information de la conseillère municipale 19 h 30
7. Période de questions et de commentaires du public 19 h 45
8. Période de discussion : passage du tramway dans le Vieux-Limoilou 20 h
9. Période de discussion : avenir de l'autoroute Laurentienne et 3^e lien 20 h 20
10. Suivi — Le coup de pousses de Limoilou 20 h 40
11. Suivi — Dialogue citoyen sur la sécurité des ruelles du Vieux-Limoilou 20 h 50
12. Période d'échange, d'information et de suivi concernant les comités externes du conseil de quartier 21 h
 - Comité-conseil de l'étude sur la qualité de l'air dans la basse-ville
 - Comité de vigilance des activités portuaires du Port de Québec
 - Comité cohabitation Port-Communauté
 - Comité de vigilance de la gestion des matières résiduelles
 - Comité de bon voisinage du Réseau de transport structurant
 - Table de concertation Vélo des conseils de quartier
13. Suivi — Résolutions déposées par le conseil de quartier 21 h 40
14. Fonctionnement du conseil de quartier 21 h 50
 - Correspondance et communications
 - Trésorerie
 - Paiement secrétariat
15. Divers 22h
 - Manifestation « Bloquons Laurentia »
 - Rendez-vous Limoilou 3
 - Élections municipales 2021
16. Levée de l'assemblée 22h15

PROCÈS-VERBAL

1. Ouverture de l'assemblée et nomination à la présidence d'assemblée

RÉSOLUTION 21-05-15 CONCERNANT LA NOMINATION D'UN.E PRÉSIDENT.E D'ASSEMBLÉE

SUR PROPOSITION DE JULIE BELLAVANCE, DÛMENT APPUYÉE PAR MARTIN CLAVEAU, IL EST RÉSOLU PAR le conseil d'administration du conseil de quartier du Vieux-Limoilou de nommer Raymond Poirier président de l'assemblée du 19 mai 2021.

ADOPTÉE À L'UNANIMITÉ

L'assemblée est ouverte à 19 h 02. Raymond Poirier souhaite la bienvenue aux membres.

2. Lecture et adoption de l'ordre du jour

Raymond Poirier fait la lecture de l'ordre du jour. Les membres conviennent de discuter, au point 9, des enjeux associés à la construction d'un 3^e lien.

SUR PROPOSITION DE RAYMOND POIRIER, DÛMENT APPUYÉE PAR MARIE-SOLEIL GUÉRIN-GIRARD, IL EST RÉSOLU par le conseil d'administration du conseil de quartier d'adopter l'ordre du jour de la rencontre du 19 mai 2021, tel que modifié.

ADOPTÉE À L'UNANIMITÉ

3. Nomination des membres cooptés

RÉSOLUTION 21-05-16 CONCERNANT LA NOMINATION DES MEMBRES COOPTÉS

Considérant le bulletin de candidature déposé par Martin Claveau;

Considérant le bulletin de candidature déposé par Sébastien Lachance;

Considérant le bulletin de candidature déposé par Vincent Dricot;

SUR PROPOSITION DE RAYMOND POIRIER, IL EST RÉSOLU PAR le conseil d'administration du conseil de quartier du Vieux-Limoilou de nommer Martin Claveau, Sébastien Lachance et Vincent Dricot administrateurs cooptés au sein du conseil d'administration, leur mandat prenant fin à la prochaine assemblée générale annuelle du conseil de quartier.

ADOPTÉE À L'UNANIMITÉ

4. Élection des postes de dirigeants ou d'officiers

RÉSOLUTION 21-05-17 CONCERNANT LA NOMINATION D'UN.E PRÉSIDENT.E D'ÉLECTION

SUR PROPOSITION DE RAYMOND POIRIER, DÛMENT APPUYÉE PAR MARTIN CLAVEAU, IL EST RÉSOLU PAR le conseil d'administration du conseil de quartier du Vieux-Limoilou de nommer Anne Pelletier présidente des élections.

ADOPTÉE À L'UNANIMITÉ

Anne Pelletier rappelle les rôles des officiers du conseil de quartier.

RÉSOLUTION 21-05-18 CONCERNANT LA NOMINATION D'UN.E PRÉSIDENT.E DU CONSEIL DE QUARTIER

SUR PROPOSITION DE Marjorie Ramirez IL EST RÉSOLU PAR le conseil d'administration de nommer Raymond Poirier président du conseil de quartier du Vieux-Limoilou, son mandat prenant fin à la prochaine assemblée générale annuelle.

ADOPTÉE À L'UNANIMITÉ

RÉSOLUTION 21-05-19 CONCERNANT LA NOMINATION D'UN.E VICE-PRÉSIDENT DU CONSEIL DE QUARTIER

SUR PROPOSITION DE Sébastien Lachance IL EST RÉSOLU PAR le conseil d'administration de nommer Julie Bellavance du conseil de quartier du Vieux-Limoilou, son mandat prenant fin à la prochaine assemblée générale annuelle.

ADOPTÉE À L'UNANIMITÉ

RÉSOLUTION 21-05-20 CONCERNANT LA NOMINATION D'UNE SECRÉTAIRE DU CONSEIL DE QUARTIER

SUR PROPOSITION DE Raymond Poirier IL EST RÉSOLU PAR le conseil d'administration de nommer Pascal Marier-Dionne secrétaire du conseil de quartier du Vieux-Limoilou, son mandat prenant fin à la prochaine assemblée générale annuelle.

ADOPTÉE À L'UNANIMITÉ

RÉSOLUTION 21-05-21 CONCERNANT LA NOMINATION D'UNE TRÉSORIERE DU CONSEIL DE QUARTIER

SUR PROPOSITION DE Raymond Poirier IL EST RÉSOLU PAR le conseil d'administration de nommer Martin Claveau trésorier du conseil de quartier du Vieux-Limoilou, son mandat prenant fin à la prochaine assemblée générale annuelle.

ADOPTÉE À L'UNANIMITÉ

5. Adoption du procès-verbal du 17 mars et du 21 avril 2021 et prise d'acte du procès-verbal de l'AGA du 21 avril 2021

Des résolutions devront être ajoutées au procès-verbal du 17 mars 2021.

RÉSOLUTION 21-05-22 CONCERNANT L'ADOPTION DU PROCÈS-VERBAL DU 17 MARS 2021

SUR PROPOSITION DE RAYMOND POIRIER, DÛMENT APPUYÉE PAR SÉBASTIEN LACHANCE, IL EST RÉSOLU PAR le conseil d'administration du conseil de quartier du Vieux-Limoilou d'adopter le procès-verbal de l'assemblée du 17 mars 2021, tel que modifié.

ADOPTÉE À L'UNANIMITÉ

RÉSOLUTION 21-05-23 CONCERNANT L'ADOPTION DU PROCÈS-VERBAL DU 21 AVRIL 2021

SUR PROPOSITION DE RAYMOND POIRIER, DÛMENT APPUYÉE PAR SÉBASTIEN LACHANCE, IL EST RÉSOLU PAR le conseil d'administration du conseil de quartier du Vieux-Limoilou d'adopter le procès-verbal de l'assemblée du 21 avril 2021, tel que présenté.

ADOPTÉE À L'UNANIMITÉ

Les membres du conseil de quartier prennent acte du procès-verbal de l'assemblée générale annuelle du 21 avril 2021.

6. Période d'information de la conseillère municipale

Suzanne Verreault prend la parole. Elle mentionne que les travaux d'aménagement d'un accès au bloc sanitaire du parc d'Iberville commenceront bientôt. Un agent de sécurité, d'ici là, permettra aux citoyens de profiter, malgré tout, de ces installations.

7. Période de questions et commentaires du public

Martin Claveau explique qu'une zone de transit d'autobus, sur la 9^e Rue, empêche l'accès à certains stationnements. Les autobus, en outre, avancent beaucoup à l'intersection de sorte que les voitures doivent, elles aussi, avancer, et ne coupent pas leur moteur lorsqu'elles sont arrêtées. Suzanne Verreault prend note de son commentaire.

Une citoyenne revient sur la problématique des excès de vitesse sur la 3^e Avenue à partir de la 13^e Rue, de même que sur celle du bruit généré par les motos. La citoyenne se demande si une surveillance policière accrue sera réinstaurée, cette année. Elle pense qu'un radar pourrait être installé sur l'artère. Suzanne Verreault invite la citoyenne à déposer une plainte au 3-1-1. La conseillère, en réaction à ce commentaire, analysera les plaintes reçues à cet effet, et demandera qu'une surveillance policière soit faite. Elle ajoute que les limites de vitesse sur l'artère seront bientôt diminuées.

À une question de Sébastien Lachance, Suzanne Verreault répond qu'une nouvelle signalisation sera mise en place dans le Vieux-Limoilou. La Ville s'est également munie de nouveaux véhicules de contrôle de vitesse qui seront pilotés par une patrouille consacrée à la sécurité routière afin de limiter les problèmes de circulation dans les quartiers centraux. Sébastien Lachance pense que la Ville devrait trouver un moyen d'inciter les automobilistes à passer par la 18^e Rue et Eugène-Lamontagne.

Michael Gosselin explique que la piste cyclable de la 8^e Avenue n'est pas aménagée à temps, et n'est jamais bien sécuritaire. Suzanne Verreault mentionne que la municipalité a le projet de rénover la piste cyclable de la 8^e Avenue, de la 1^e Rue à la 26^e Rue. La piste pourra être utilisée en été comme en hiver, et profitera d'un espace qui ne sera pas partagé avec celui des voitures. La conseillère ajoute que la Ville attend généralement que les lignes soient repeintes avant d'installer des bollards.

Vincent Dricot rappelle qu'une nouvelle signalisation ne suffit pas toujours à améliorer de façon importante la sécurité routière; des aménagements sont souvent nécessaires. Martin Claveau, lui, mentionne que les commerçants souhaitent, eux aussi, voir les excès de vitesse diminuer sur la 3^e Avenue. L'administrateur pense qu'un panneau pourrait rappeler leur vitesse aux automobilistes. Suzanne Verreault prend note de ce commentaire.

Suzanne Verreault mentionne qu'elle a pu assister à une présentation du plan de sécurité des pourtours de l'école Grande-Hermine. La conseillère mentionne que des poteaux lumineux, notamment, seront installés tout au long du parcours scolaire.

Un citoyen mentionne que les traverses piétonnes dans le quartier ne sont pas respectées, surtout aux artères les plus passantes, dont la 1^{re} et la 4^e Avenue. Suzanne Verreault rappelle que des traverses piétonnes seront refaites, tandis que d'autres seront ajoutées, conformément au plan de sécurité routière. Plusieurs mesures, en outre, seront annoncées dans le cadre de ce plan.

À la question d'un citoyen, Suzanne Verreault répond que dès que des travaux majeurs d'infrastructure sont planifiés pour une rue, son aménagement est aussi repensé.

À une question de Raymond Poirier, Suzanne Verreault répond qu'elle se renseignera quant au moment où sera réaménagée la traverse piétonne de la 1^{re} rue menant au parc d'Iberville. La conseillère explique, en outre, que deux projets de déminéralisation auront lieu dans le quartier. L'un d'entre eux concernera le secteur de la 1^{re} Rue.

8. Période de discussion : passage du tramway dans le Vieux-Limoilou

Une citoyenne, qui habite près de la 4e Avenue et de la 4e Rue, prend la parole au nom d'un groupe de propriétaires qui souhaite revitaliser les ruelles situées entre la 3e Avenue, la 4e Avenue, la 4e Rue et la 5e Rue. Le projet, sur lequel le groupe travaille depuis 2018, va bon train. Les propriétaires doivent désormais octroyer des contrats pour que des relevés d'arpentage soient faits. Aussi, il se demande si la Ville pourrait prendre la décision de devenir propriétaire des ruelles, considérant le projet de tramway. Suzanne Verreault lui répond que la Ville ne connaissant pas encore le tracé final, et que les analyses techniques n'ayant toujours pas été effectuées, elle serait surprise que la municipalité puisse répondre à sa question. Elle fera un suivi de cette demande.

Un citoyen se demande comment la Ville envisage de repenser la circulation considérant l'arrivée du tramway sur la 4e Avenue ou sur la 3e Avenue, et les impacts qu'aura cette nouveauté sur l'artère qui ne l'accueillera pas (augmentation de la circulation, du trafic, etc.) Suzanne Verreault explique que la mise en place d'un nouveau plan de circulation, tant pendant les travaux qu'après, est prévue. La conseillère mentionne que les citoyens doivent considérer ces grands changements comme une opportunité d'améliorer la qualité de vie dans le quartier.

Martin Claveau, comme la SDC, craint, avec l'arrivée du tramway, la perte de l'essence du Vieux-Limoilou, un quartier organique, dynamique. Il craint également l'impact des travaux sur les commerces de la 3e Avenue, souvent fréquentée parce que facile d'accès.

Une citoyenne, en faveur du passage du tramway sur la 3e Avenue, pense que cette nouveauté pourrait être l'occasion rêvée de donner un nouveau souffle à l'artère. Elle pense qu'une monnaie locale pourrait stimuler l'achat dans les commerces directement touchés par le projet.

À une question de Julie Bellavance, Suzanne Verreault répond que le comité de bon voisinage s'intéressait, autrefois, au passage du tramway sur la 1re Avenue. La conseillère mentionne que pour développer son nouveau trajet, la Ville entend rencontrer les citoyens et les commerçants, secteur par secteur. Suzanne Verreault, comme la municipalité, souhaite entamer une démarche participative.

À la question d'un citoyen, qui s'interroge quant à la position des commerçants de la 3e Avenue relativement à la venue du tramway sur l'artère, Martin Claveau répond que deux sondages ont servi à tâter le pouls des membres de la SDC. 50 des 120 membres ont répondu au plus récent sondage. Parmi eux, 75 % préféreraient un tracé passant par la 4e Avenue. Le trésorier ajoute que le passage d'un tramway sur la 3e Avenue inquiète les propriétaires des commerces de destination, qui doivent offrir à leur clientèle des espaces de stationnement.

Vincent Dricot pense que la question des espaces de stationnement pourrait être facilement réglée par des stationnements dans les rues parallèles, ou par l'aménagement d'un stationnement souterrain ou étagé, afin de compenser les pertes de stationnements commerçants tout en libérant de l'espace pour d'autres usages sur la 3e avenue, en s'inspirant des rues commerçantes Maguire ou Cartier. Cet aménagement pourrait se faire au terrain derrière la station Esso, coin 4e Rue/3e Avenue, stationnement dont la Ville est le propriétaire.

Les membres du conseil de quartier ont réfléchi aux avantages et désavantages d'un passage du tramway sur la 3e Avenue ou la 4e Avenue. Ils ont rédigé, à cet effet, un document répertoriant leurs hypothèses, préoccupations et espérances, ainsi que leurs recommandations à la Ville (**Résolution 21-05-24 — voir annexe 1**).

Période de discussion : avenir de l'autoroute Laurentienne et construction du 3e lien

Pour entamer la discussion, Raymond Poirier présente une résolution aux membres.

Michael Gosselin aimerait qu'un point *Considérant* soit ajouté afin que la question de la rentabilité en matière de GES soit abordée. Il pense que le conseil devrait aussi ajouter à sa résolution un point portant sur les coûts de l'entretien du tunnel.

RÉSOLUTION 21-05-25 RAPPELANT LES CRAINTES ET PRÉOCCUPATIONS DU CONSEIL DE QUARTIER CONCERNANT L'AXE AUTOROUTIER LAURENTIENNE, LE 3E LIEN ET LES AUTRES INITIATIVES LIÉES AU RÉSEAU EXPRESS DE LA CAPITALE EN DÉCOULANT

CONSIDÉRANT que le gouvernement provincial a annoncé, le 17 mai 2021, plusieurs milliards de dollars d'investissement, à Québec, au profit de la création ou de l'agrandissement d'autoroutes ou de liens autoroutiers;

CONSIDÉRANT qu'un agrandissement de Laurentienne, sous forme de boulevard urbain, demeure prévu aux plans proposés par la Ville de Québec lors des consultations menées dans le cadre de sa Vision Hamel-Laurentienne, et que, sous sa forme autoroutière, un agrandissement semble aussi prévu au nord de Soumande;

CONSIDÉRANT que plusieurs projets d'agrandissement d'autoroutes sont intégrés dans le projet de Réseau express de la Capitale, tel que porté par le Gouvernement du Québec, et que ce projet inclut - sans le détailler - une proposition de voie réservée sur la 1ère Avenue afin de soutenir la desserte du secteur Charlesbourg;

CONSIDÉRANT que le projet de 3e lien proposé par le Gouvernement du Québec aboutira non loin du Vieux-Limoilou, dans le secteur Expocité;

CONSIDÉRANT que l'ensemble de ces initiatives pourront entraîner une hausse importante de la circulation automobile dans le secteur Limoilou, alors que de nombreux véhicules seront ainsi dirigés de la Rive-Sud de Québec vers les axes Laurentienne ou Dufferin-Montmorency;

CONSIDÉRANT qu'en conférence de presse, le Gouvernement du Québec a avancé qu'entre 50 000 à 55 000 véhicules circuleront quotidiennement par le 3e lien, et pour sa part, que l'enquête Origine - Destination 2017 du ministère des Transports du Québec parle d'un potentiel de 18 000 véhicules pouvant y circuler chaque jour;

CONSIDÉRANT qu'en conférence de presse, le Gouvernement du Québec a avancé que 27 000 voitures par jour emprunteront chaque jour les nouvelles bretelles Dufferin-Montmorency;

CONSIDÉRANT que le transport par camion représente un déplacement sur quatre dans la région de Québec et Chaudière-Appalaches, et que ceux-ci transiteront notamment par la nouvelle bretelle de sortie Dufferin-Montmorency.

CONSIDÉRANT que le projet laisse une place prépondérante aux déplacements automobiles, comparativement au transport en commun, en réservant 4 voies aux automobilistes, versus seulement 2 voies réservées au transport en commun, et qu'une gestion dynamique des voies sera mise en place pour permettre d'adapter, au besoin, leur attribution ;

CONSIDÉRANT que le potentiel d'utilisateurs du tramway est évalué à 100 000 passagers par jour, alors que le potentiel d'utilisateurs utilisant le transport collectif par le 3^e lien et qui correspondent sur le tramway est estimé à seulement 10 200 déplacements par jour, selon les données d'achalandage actualisées ;

CONSIDÉRANT que, selon les données accessibles à ce jour, le rapport d'utilisateurs empruntant le 3^e lien sera environ 5 fois plus important pour les automobilistes, que celui des utilisateurs du transport collectif par le 3^e lien et qui correspondent sur le tramway, et que ce rapport en faveur de l'automobile sera encore davantage déséquilibré à moyen et long terme à cause du phénomène de trafic induit ;

CONSIDÉRANT qu'aux étapes préliminaires de son étude sur la qualité de l'air, la Direction régionale de santé publique avait identifié des défis substantiels pour le secteur, ciblant notamment l'impact de la circulation automobile sur la pollution et les émissions de particules fines et que, parmi les pistes de réflexion émises pour l'élaboration de futures recommandations, elle soulignait l'importance d'agir sur l'efficacité, la sécurité et l'utilisation du transport actif et du transport en commun comme solution de rechange à l'automobile;

CONSIDÉRANT que, tel qu'il fut démontré dans le cadre de la consultation menée en 2018-2019 par le conseil de quartier, les citoyens et citoyennes du Vieux-Limoilou sont préoccupés, de façon importante, par les enjeux liés à la qualité de l'air et à la cohabitation des modes de transport – ceux-ci ayant été identifiés comme prioritaires par une large majorité de personnes répondantes - démontrant ainsi que les citoyens et citoyennes du quartier sont à la recherche de solution permettant de solutionner l'enjeu relatif à la qualité de l'air plutôt que de l'exacerber;

CONSIDÉRANT que le transit automobile accru, redirigé sur les axes Laurentienne et Dufferin-Montmorency, serait assurément un générateur important de pollution atmosphérique et sonore, qui aboutirait directement dans le secteur de la ville déjà le plus affecté par la pollution de l'air, anéantissant ainsi des années d'efforts effectués par de nombreux acteurs municipaux, industriels et communautaires, dans le but d'améliorer la qualité de vie des résidents et résidentes;

CONSIDÉRANT qu'afin d'adresser ces enjeux liés à la santé publique, il importe de réduire le transit automobile des quartiers centraux en favorisant les transports collectifs et actifs, alors que les projets proposés - tant pour le 3e lien que pour l'agrandissement d'axes autoroutiers - risquent plutôt d'accroître le transit automobile et la dépendance de l'ensemble des acteurs de la grande région de Québec et de Lévis à ce mode de déplacement lourd de conséquences;

CONSIDÉRANT que le Gouvernement du Québec s'est engagé, par la Loi du développement durable mise à jour en 2020, à encourager une transformation au sein de la société en faveur du développement durable, en s'assurant de léguer aux générations futures une société apte à relever les défis associés aux enjeux environnementaux et aux changements climatiques;

CONSIDÉRANT l'impact de la construction du projet quant aux émissions potentielles de gaz à effets de serre (GES);

CONSIDÉRANT qu'à ce jour, aucun expert reconnu issu de disciplines académiques rattachées à l'aménagement urbain et périurbain, ou autres disciplines connexes, ne s'est prononcé en faveur d'un tel projet;

CONSIDÉRANT que le développement de nouveaux axes autoroutiers ou l'élargissement de tels axes ne répondent pas aux objectifs de développement durable, tant en regard des enjeux précédemment cités que par l'étalement urbain qui sera favorisé par le plan tel que présenté par le 17 mai 2021;

CONSIDÉRANT qu'un projet d'infrastructure routière ne devrait plus avoir comme finalité la fluidité automobile, mais devrait d'abord favoriser et soutenir les transports actifs ou collectifs, les liens entre quartiers, de même que la mise en place et le maintien d'un milieu de vie de qualité pour les citoyens et citoyennes, notamment par l'instauration d'aménagements qui favorisent la santé, et qui soient conviviaux et efficaces, respectant ainsi les principes du développement et de la santé durables;

CONSIDÉRANT le droit des citoyens et citoyennes des quartiers centraux de Québec de vivre dans un milieu sain;

SUR PROPOSITION DE RAYMOND POIRIER, DÛMENT APPUYÉE PAR MARJORIE RAMIREZ, IL EST RÉSOLU QUE le conseil d'administration du conseil de quartier du Vieux-Limoilou RÉITÈRE donc ses nombreuses inquiétudes face aux projets susmentionnés, déjà identifiés dans des résolutions prises, notamment, en 2017 et en 2020, autant qu'il ÉMET de nombreuses réserves face à la mouture présentée du projet, c'est-à-dire que :

- Le conseil de quartier S'INQUIÈTE de l'incidence potentielle de tels projets pour la population des quartiers centraux et tout particulièrement du Vieux-Limoilou;
- Le conseil de quartier CONSIDÈRE que le transit par les axes Laurentienne ou Dufferin-Montmorency est déjà, à l'heure actuelle, dommageable pour la qualité de vie du quartier, et que l'ajout ne serait-ce que du tiers des 50 000 à 55 000 véhicules par jour annoncé, sans compter le trafic de camion, ne pourrait qu'engendrer des conséquences graves et dommageables pour la qualité de vie et la santé des résidents et résidentes du Vieux-Limoilou autant que des quartiers environnants;

- Le conseil de quartier DÉPLORE que les projets aient été annoncés, sans la collaboration de la population des quartiers centraux, et sans avoir préalablement analysé et informé celle-ci sans avoir préalablement informé ceux-ci des incidences que ces projets pourraient avoir sur leur santé, sur leur sécurité et sur la qualité des milieux de vie qu'ils et elles habitent;
- Le conseil de quartier S'INQUIÈTE que des évaluations relatives à la circulation de transit, à l'impact sur la qualité de l'air ainsi qu' aux conséquences sur la pollution sonore, associées à ces projets, n'aient pas été rendues publiques au moment de l'annonce, et CRAINT ainsi que ces conséquences n'aient pas été prises en considération dans le développement de ceux-ci;
- Le conseil de quartier SE PRÉOCCUPE d'une dérive potentielle où l'on pourrait voir les quartiers centraux d'abord comme des lieux de transit, entre la couronne Nord et les lieux de travail, plutôt que de véritables milieux de vie;
- Le conseil de quartier DÉPLORE l'absence d'une analyse multicritère et d'explications scientifiques justifiant la prise de décision concernant le projet tunnel Québec-Lévis;
- Le conseil de quartier DÉPLORE le choix de ne pas diffuser les résultats de l'analyse du bureau de projet mandaté pour le projet tunnel Québec-Lévis, exercice auquel le bureau de projet du RSTC s'est soumis à plusieurs reprises.
- Le conseil de quartier SOULIGNE que l'investissement dans le projet de tunnel Québec-Lévis est estimé de deux à trois fois plus important que celui du projet de tramway, alors que les données de l'enquête origine destination 2017 démontrent qu'un faible débit de déplacements interrives d'Est en Est sont effectués, d'un côté comparativement au volume de déplacements est-ouest, et de l'autre, comparativement au tramway qui desservira une population beaucoup plus importante.

- Le conseil de quartier SOULIGNE qu'aucun avantage concret du 3e lien pour les résidents et résidentes du Vieux-Limoilou et des quartiers centraux n'a été démontré, et qu'au contraire, c'est le principe du « bien commun » qui est invoqué afin de justifier les impacts négatifs que les projets d'agrandissement artériels ou de 3e lien auront sur ces milieux de vie;
- Le conseil de quartier DÉPLORE qu'à nouveau la fluidité automobile éphémère soit mise en priorité face à toute autre considération humaine ou environnementale;
- Le conseil de quartier DÉPLORE qu'en investissant dans des projets d'augmentation de la capacité routière, la dépendance à l'automobile et l'étalement urbain s'en trouvent renforcés, ce qui viendra annuler le caractère structurant du tramway pour la mobilité durable.
- Le conseil de quartier S'INQUIÈTE du peu de considération que semblent avoir des élus fédéraux, provinciaux et municipaux envers la santé, la sécurité et la qualité de vie de résidents et résidentes des quartiers centraux. Ces élus donnent l'étiquette de projets « verts » ou axés sur le « développement durable » à des initiatives à forte incidence négative pour la population de quartiers entiers;
- Le conseil de quartier SOUHAITE que le projet soit soumis à une évaluation environnementale stricte, notamment par le biais d'un BAPE ou encore dans le cadre d'une évaluation environnementale menée par le gouvernement fédéral, et dont les conclusions soient entendues par les promoteurs du projet et les partenaires subventionnaires de celui-ci;
- Et enfin, le conseil de quartier DÉPLORE que malgré l'incidence importante de tels projets pour la population des quartiers centraux, dont le Vieux-Limoilou, les résidents et résidentes n'aient d'aucune façon été interpellés ou sollicités dans le cadre d'une démarche transparente de participation citoyenne quant à l'élaboration de ces projets et leur acceptabilité sociale;

- Ainsi, le conseil de quartier du Vieux-Limoilou ESTIME que les transports collectifs et actifs devraient être mis en priorité dans le développement des plans de mobilité régionaux, en passant notamment par :
 - des ajouts de voies réservées au transport en commun ou au covoiturage sans addition de voies supplémentaires;
 - la mise en place d'un 3e Lien uniquement dédié au transport en commun, par le biais d'un projet d'infrastructure de service interrives viable dans une logique «gains versus coûts»;
 - le développement d'un Réseau express de la Capitale au service de milieux de vie verts, en santé, conviviaux et sécuritaires.
- De ce fait, le conseil de quartier SOUHAITE que les nouveaux projets proposés le 17 mai 2021 soient grandement modifiés afin que leur mise en place soit au bénéfice de l'ensemble des résidents et résidentes des régions de Québec et Lévis, plutôt qu'au détriment d'une partie d'entre eux.

ADOPTÉE À L'UNANIMITÉ

À la question de Suzanne Verreault, Raymond Poirier répond que ce sont les représentants de tous les gouvernements qui ont manqué de considération envers la santé, la sécurité et la qualité de vie des résidents des quartiers centraux relativement projet.

Julie Vignola, députée de Beauport-Limoilou, se dit, de son point de vue de citoyenne, plutôt déçue du projet, qui ne valorise pas, dans sa forme actuelle, la mobilité active. Elle est toutefois satisfaite que le 3^e lien n'aboutisse plus, selon les plans proposés, dans Saint-Roch.

Suzanne Verreault n'est pas enchantée par le projet, qui aboutirait par ailleurs à Expo Cité, un site que la Ville tente de dynamiser depuis quelques années déjà. La conseillère se demande si le projet verra vraiment le jour.

Les membres s'interrogent, en outre, quant aux impacts d'un tel projet sur la circulation.

Martin Claveau ne voit pas la nécessité de créer un nouveau quartier à Québec, considérant que la population n'augmente pas. Il s'interroge également quant à la pertinence d'investir pour créer un boulevard urbain. Il pense que des quartiers comme Vanier pourraient être mieux développés.

Raymond Poirier pense qu'il y a lieu de reconnecter les quartiers, de retisser le tissu urbain au moyen du boulevard urbain. Rappelons que les citoyens de Limoilou ont du mal à accéder à pied au parc Victoria, ou au stade de baseball. Les liens entre les quartiers méritent d'être améliorés, et de l'apaisement de la circulation pourrait résulter une meilleure qualité de l'air dans les quartiers centraux. L'aménagement d'un nouveau quartier, en outre, pourrait limiter l'étalement urbain.

9. Suivi – Le coup de pousses de Limoilou

C'est le 29 mai prochain, de 10 h à 14 h, qu'aura lieu, dans le stationnement de la Caisse Desjardins de Limoilou, l'événement de distribution de plantes et d'arbustes *Coup de pousses de Limoilou*. Sébastien Lachance explique que le comité a trouvé les bénévoles nécessaires à la tenue de son activité. Entre 800 et 1000 plants de framboisiers, d'asclépiades, de camomille, de mélisse, de monarde et de marguerites d'été, entre autres, seront distribués aux résidents du quartier, qui pourront profiter des conseils de Craque-Bitume.

Raymond Poirier pense qu'un communiqué pourrait être rédigé, puis envoyé aux médias, comme aux citoyens.

10. Suivi – Dialogue citoyen sur la sécurité des ruelles du Vieux-Limoilou

Raymond Poirier explique qu'un comité formé de membres du conseil de quartier a amorcé, avec Accès transports viables, la première phase de son projet de sécurité routière dont l'objectif est de cerner les besoins et les usages des ruelles en consultant les citoyens. Des outils de sensibilisation seront développés lors de la deuxième étape du projet.

11. Période d'échange, d'information et de suivi comités externes du conseil de quartier

- Comité-conseil de l'étude sur la qualité de l'air dans la basse-ville

À la question de Raymond Poirier, Suzanne Verreault répond que c'est vendredi que reprendront les travaux du comité intersectoriel qu'avait mis sur pied l'équipe de la Santé publique. La conseillère pense c'est à l'occasion de cette rencontre que les membres en sauront davantage quant à l'avenir du Comité-conseil.

Un rapport préliminaire paraîtra à l'automne.

- Comité de vigilance des activités portuaires du Port de Québec

La prochaine rencontre aura lieu demain. Les membres du comité ont reçu les avis de Santé Canada et d'Environnement Canada sur le projet du port. Les deux ministères ne sont pas favorables à son agrandissement considérant les risques toxicologiques du projet.

- Projet de la SDC de la 3^e Avenue

Aucun suivi.

- Comité cohabitation Port-Communauté

Aucun suivi.

- Comité de vigilance de la gestion des matières résiduelles

Ce point est reporté à l'ordre du jour de la prochaine rencontre du conseil de quartier.

- Comité de bon voisinage du Réseau de transport structurant

Le point est conservé à l'ordre du jour, malgré que le comité pourrait changer de forme.

- Table de concertation Vélo des conseils de quartier

Le 26 avril, les membres de la Table ont pu discuter des bienfaits de l'implantation des pistes cyclables, qui restent le meilleur moyen d'augmenter l'adhésion au vélo, ainsi que des failles de la sécurisation des bandes cyclables près des sentiers routiers. La Table pense que la Ville devrait encadrer par une meilleure réglementation ces pistes cyclables.

Les membres du comité déplorent le manque de piste cyclable protégée sur rue.

- Comité 18^e Rue

C'est après une longue période d'inactivité que s'est enfin réuni le comité de la 18^e Avenue, qui regroupe des représentants de la Ville et des conseils de quartier. Les membres ont pu apprendre, lors de leur dernière rencontre, que les aménagements temporaires qui avaient été imaginés pour l'artère en 2020 seront de retour, en 2021. Pour aménager la 18^e Rue de façon permanente, la Ville devra attendre les plans préliminaires des travaux du CN.

12. Suivi – Résolutions déposées par le conseil de quartier

Raymond Poirier relancera la Ville au sujet de sa résolution en lien avec les bibliothèques.

13. Fonctionnement du conseil de quartier

- Correspondance et communications

Raymond Poirier constate, considérant les correspondances qu'ils redirigent fréquemment vers la Ville, que les gens connaissent de plus en plus l'existence du conseil de quartier.

- Trésorerie

Martin Claveau mentionne que les finances du conseil de quartier vont bien.

Raymond Poirier pense que le conseil de quartier devrait prendre une résolution pour autoriser des dépenses dans le cadre des projets *Coup de pousses de Limoilou* et *Dialogue citoyen sur la sécurité des ruelles dans le quartier*. Anne Pelletier rappelle que les administrateurs, s'ils choisissent cette façon de faire, doivent toujours s'assurer de bien respecter le budget du conseil.

De payer, sur présentation des factures, les dépenses relatives aux projets *Coup de pousses de Limoilou* et *Dialogue citoyen sur la sécurité des ruelles dans le quartier*.

RÉSOLUTION 21-05-26 CONCERNANT LE REMBOURSEMENT DES FACTURES ASSOCIÉES AUX PROJETS EN COURS ET À VENIR DU CONSEIL DE QUARTIER

SUR PROPOSITION DE RAYMOND POIRIER, DÛMENT APPUYÉE PAR MARTIN CLAVEAU, IL EST RÉSOLU PAR le conseil d'administration du conseil de quartier du Vieux-Limoilou de rembourser, sur présentation des factures, les dépenses associées aux projets *Coup de pousses de Limoilou* et *Dialogue citoyen sur la sécurité des ruelles dans le quartier*.

ADOPTÉE À L'UNANIMITÉ

- Paiement secrétariat

RÉSOLUTION 21-05-24 CONCERNANT LE PAIEMENT DE LA SECRÉTAIRE DE RÉDACTION

SUR PROPOSITION DE MARTIN CLAVEAU, DÛMENT APPUYÉE PAR JULIE BELLAVANCE, IL EST RÉSOLU PAR le conseil d'administration d'autoriser le paiement de 85 \$ à Jade Pelletier-Picard pour le secrétariat de rédaction de l'assemblée du conseil de quartier de mai 2021, conditionnellement à la réception du document.

ADOPTÉE À L'UNANIMITÉ

14. Divers

- Manifestation « Bloquons Laurentia »
Une manifestation pour protester contre le projet Laurentia, organisée par des membres de la Table de concertation citoyenne du Littoral Est, aura lieu le 22 mai prochain, à 13 h, sur le parvis de l'église Saint-Roch.
- Rendez-vous Limoilou 3
Le conseil de quartier du Vieux-Limoilou a appuyé le dépôt d'une demande de financement pour la troisième phase du projet *Rendez-vous Limoilou*.
- Élections municipales 2021
Raymond Poirier propose la création d'un sous-comité qui rédigerait une liste des priorités du conseil de quartier afin de préparer ses analyses des élections municipales 2021.

À une question de Marjorie Ramirez, Suzanne Verreault répond que l'immeuble qui sera construit aux angles de la 1^{re} Avenue et de la 4^e Rue est un bâtiment résidentiel.

15. Levée de l'assemblée

**SUR PROPOSITION DE RAYMOND POIRIER, DÛMENT APPUYÉE PAR MARTIN CLAVEAU,
IL EST RÉSOLU PAR** le conseil d'administration du conseil de quartier de lever l'assemblée
à 22 h 15.

_____ SIGNÉ

Raymond Poirier, Président

_____ SIGNÉ

Pascal Marier-Dionne, Secrétaire

Quel tramway pour le Vieux-Limoilou?

Document de réflexion produit par le conseil de quartier du Vieux-Limoilou, 19 mai 2021

D'entrée de jeu, le conseil de quartier estime qu'il manque beaucoup d'informations accessibles aux citoyens et citoyennes afin de pouvoir faire un choix éclairé et cette absence d'information peut expliquer également d'un côté, le fait que les résidents et résidentes demeurent partagés entre les options, autant que la difficulté à trancher entre l'une et l'autre. À un certain degré, on se retrouve dans un débat qui devient plus émotif que factuel - et cet état de fait est dû, justement, à l'absence de réponses et de précisions.

Il va sans dire : tant la 4e Avenue que la 3e Avenue peuvent offrir des perspectives d'intérêt, avec la venue du tramway.

En amont de l'énoncé d'un préjugé favorable, les administrateurs et administratrices ont tenté de faire un inventaire des enjeux et opportunités à considérer pour les deux options proposées, autant que de définir des défis communs quant à celles-ci.

Hypothèse de la 3e Avenue

Opportunités

- Permettre de **transformer la portion sud de la 3e Avenue en une artère conviviale, soit partagée, soit à usage exclusif des piétons et cyclistes**, à l'image de la proposition réalisée par le Bureau de projet pour la rue de la Couronne, ou encore dans la foulée des propositions d'aménagement « à l'européenne » détaillées dans la présentation.
- **Soutenir des aménagements à caractère identitaire sur l'ensemble de l'artère**, en ne limitant pas la valorisation et la qualification à la portion sud de la 3e Avenue.
- Permettre de **soutenir le développement d'une nouvelle offre de consommation** - et d'une expérience de consommation - différente de celle des centres commerciaux.
- Assurer la **présence d'un arrêt de tramway au cœur du Vieux-Limoilou**. Il importe, évidemment, que l'arrêt s'insère dans la charte visuelle du quartier, plutôt que d'y agir tel un élément extérieur, qui vienne défigurer la Place limouloise et les environs.
- **Réduire la pollution sonore et visuelle associée à la circulation automobile**.
- Offrir une **expérience de « place publique » bordant le tramway** pour l'entièreté de la portion sud de la 3e Avenue.
- **Permettrait de bonifier l'attractivité et la fréquentation des commerces de proximité**.
- **Sécuriser la piste cyclable**, qui ne serait ainsi plus une bande cyclable.

Enjeux

- **Impacts des travaux sur la fréquentation et la rentabilité des commerces**, et nécessité d'une aide financière long-terme pour les commerces impactés.
- **Absence d'aide pour les commerces ouverts depuis moins d'un an** et aide potentiellement insuffisante (30 000\$ / an) pour les commerçants éligibles.

- **Risque de voir des commerces franchisés remplacer progressivement les commerçants indépendants.**
- **Répéter des travaux qui ont déjà été effectués.**
- **Risque de hausse des coûts associés aux loyers commerciaux** sur la 3e Avenue.
- **Impacts potentiels de la circulation automobile pour les autres artères à vocation résidentielle** : aura-t-on un trafic plus lourd sur la 4e, la 2e ou la 1ère Avenue?
- **Impossibilité de présenter des événements d'envergure sur la portion sud de la 3e Avenue** : la vocation événementielle «lourde» serait désormais réservée à la portion nord. Risque de devoir redéfinir la vocation de la Place limouloise. Les événements de grande envergure (Grand bazar des ruelles, Limoilou en musique, Limoilou en famille, Limoilove) seraient cantonnés à la portion nord, dans le secteur de la Caisse Desjardins de Limoilou ou du Bal du lézard) alors qu'il ne serait tout simplement plus possible d'offrir des animations éphémères directement sur la portion sud de l'artère.
- **Augmenter le sentiment de « cassure » entre les portions nord et sud de la 3e Avenue**, et créer le sentiment qu'il y a ainsi deux 3e Avenues - si rien n'est fait afin d'amener une certaine homogénéité ou un lien marchable fort entre Nord et Sud.
- Risque de **réduire l'attractivité des locaux commerciaux de la 3e Avenue pour du commerce de destination**, considérant l'importance à Québec de places de stationnement pour attirer la clientèle.
- Risque de briser une dynamique commerciale qui fonctionne : **on vient requalifier un milieu qui n'a pas concrètement besoin d'être requalifié**, comparativement à la 4e Avenue qui pourrait être largement rehaussée.
- Si le tramway passe par la 3e Avenue, **des mesures de mitigation importante pour la 4e Avenue, afin de préserver, voire d'amplifier, son caractère résidentiel.**
- **Enjeux relatifs à l'usage des ruelles**, pendant les travaux et après : est-ce que ceux-ci deviendront des artères de circulation locale ou pourront être requalifiés à terme pour offrir un potentiel au-delà de ces vocations.
- Selon la manière par laquelle les voies du tramway seront intégrées à la 3e Avenue, **des enjeux potentiels quant à la présence de terrasses sur l'artère (du côté est ou dans l'axe central) peuvent être pressentis.**

Perspectives

D'un côté, le tramway peut potentiellement avoir un impact-bénéfice pour les commerces : en effet, le passage d'une telle infrastructure sur une voie commerciale est généralement bénéfique pour le commerce. À Québec, on a tendance à surévaluer la force et le poids de l'automobile comme moteur de fréquentation commerciale.

Par ailleurs, des aménagements forts et structurants pour l'artère pourraient venir bonifier, amplifier son potentiel d'attractivité, et soutenir plutôt qu'atténuer la dynamique «de destination» de la 3e Avenue.

Il y a également un intérêt à placer un arrêt du tramway au cœur du Vieux-Limoilou, dans la mesure où celui-ci doit traverser le quartier.

Toutefois, il reste que la dynamique, actuellement, sur la 3e Avenue fonctionne. Il y a peu de locaux disponibles, et elle est prisée et fréquentée, tant dans une logique de proximité ou de destination (selon la SDC : on parle d'une dynamique 50-50 entre clientèle du quartier et clientèle externe, en moyenne).

De ce fait, l'intégration du tramway sur la 3e Avenue peut prendre l'allure d'un pari risqué ou non selon les perspectives : si le pari fonctionne, l'artère peut s'en voir bonifier; si le pari échoue, celle-ci pourrait y perdre. Il y a donc un risque.

La Place limouloise pourrait y perdre également. Des impacts de la réorganisation de la circulation pourraient également venir affecter les ruelles et avenues environnantes, incluant la 4e Avenue et sa vocation résidentielle.

Hypothèse de la 4e Avenue

Opportunités

- **Éviter de redémarrer un vaste chantier sur la 3e Avenue**, après que cette artère eût été refaite presque à l'intégrale il y a quelques années.
- **Moins de dérangements pour les commerces** comparativement à l'option 3e Avenue.
- **Opportunité pour revitaliser et donner une vocation claire à la 4e Avenue** : potentiel de **verdissement** dans un secteur à faible taux de canopée, possibilité d'en faire un **espace public collectif**, occasion de **réduire l'emprise de l'automobile** sur un espace résidentiel, (par exemple : développement d'espaces publics verts aux virages - bibliothèque Saint-Charles, place Sylvain-Lelièvre, ainsi qu'à l'arrêt; développement de micro-espaces publics pour certaines artères qui deviennent des culs-de-sac).
- Occasion de **réduire la vitesse et l'amplitude de circulation** sur une artère résidentielle, identifiée par les résidents et résidentes comme problématique.
- **Pourrait faciliter une éventuelle deuxième phase du tramway**, vers Lairet et Charlesbourg, considérant qu'il serait difficile de placer des rails à la fois sur la 1ère Avenue, sur la 3e / 4e Avenue et sur le chemin de la Canardière de façon simultanée.

Enjeux

- Risque de **rendre la circulation automobile plus importante sur la 3e Avenue** : beaucoup d'automobilistes seront redirigés de la 4e Avenue vers la 3e.
- **Risque que le projet ne soit pas à la hauteur des attentes ou des possibilités** : il faudrait éviter que le passage sur la 4e Avenue soit à l'image de celui (peu inspirant) proposé jadis pour la 1re Avenue. Est-ce que le Bureau de projet sera réellement inspiré et motivé à proposer une option structurante pour la 4e Avenue, ou sera-t-il simplement tenté de « faire passer » le tramway sur cette artère, sans plus?
- **Risque de segmenter le quartier en deux** : le virage et passage du tramway de façon large sur la 4e Rue et la 4e Avenue pourraient créer une césure importante entre le cœur du Vieux-Limoilou et sa portion sud (Hedleyville). Le projet pourrait ainsi créer un sentiment d'enfermement pour la portion plus défavorisée, moins verte, du secteur.
- **Accès automobile pour la portion Hedleyville** : quelle artère et de quelle façon les gens résidant dans le sud pourraient accéder - en automobile - à la portion nord du quartier? En fait : comment sortir du quartier pour ces résidents?
- **Ruelles entourant la 4e Avenue plus utilisées comme milieux de vie et espace de jeu** par les résidents.e.s, comparativement aux ruelles de la 3e Avenue (utilisées pour la livraison principalement) : les risques relatifs à la circulation automobile sont donc ainsi accrus pour les ruelles de ce secteur.

- **Risque que la piste cyclable de la 3e Avenue soit déplacée sur la 4e Avenue**, rendant le lien cyclable moins direct que ce qu'il n'est actuellement.
- **Risque accru d'abattage d'arbres matures** sur la 4e Avenue.
- **Accès automobile par la 4e Rue, vers la 3e Avenue**, impliquerait un virage à gauche pour les automobilistes, ce qui pourrait représenter un enjeu d'accès à l'artère commerciale - d'autant que c'est un carrefour au potentiel accidentogène dans sa forme actuelle.

Perspectives

La 4e Avenue constitue, à bien des égards, l'option «Plan B». En l'absence d'un plan de match précis pour une requalification, il y a donc enjeu à ce que le passage du tramway ne soit pas utilisé à son plein potentiel pour bonifier le milieu de vie des résidents et résidentes.

À l'inverse, l'option offre l'occasion d'introduire le tramway sans avoir d'impact sur la dynamique de la 3e Avenue - et d'affecter ainsi le développement organique observé sur l'artère au fil des vingt dernières années - et, si le plan d'insertion offre quelque inspiration, celui-ci peut être générateur d'éléments d'intérêt (verdissement, réduction de la circulation, etc.).

Reste à voir également, si une seconde phase est envisagée ou envisageable, à quel point la 4e Avenue pourrait représenter une option d'intérêt pour amener le tramway jusqu'à la hauteur de Lairet et Charlesbourg, en profitant des infrastructures déjà en place.

Préoccupations communes aux deux hypothèses

- **Impact du passage du tramway sur la 4e Rue pour l'entrée et la sortie du quartier, en automobile, par les résidents et résidentes** - dans le contexte où sortir du quartier est déjà, actuellement, quelque chose de difficile.
- **Assurer des déplacements actifs conviviaux.**
- A-t-on pris en considération les enjeux **relatifs à la circulation de transit**?
- **Quel pourcentage de résidents et résidentes se retrouveraient potentiellement enclavé** sur l'une ou l'autre des artères, selon la solution choisie, et qui se retrouveraient à court de solutions pour sortir de leurs demeures, en automobile?
- **Augmentation de la valeur des propriétés** - qui peut être un enjeu ou une opportunité, selon les réalités liés à la volonté de vendre ou non, à la question des taxes résidentielles et commerciales associées à la valeur, ou au contrôle du coût des loyers;
- **Si l'une ou l'autre des options est mal faite, ou mal réfléchie, cela peut avoir des impacts lourds et durables sur le quartier**, dans son ensemble;
- **Nécessité de refaire, de façon intégrale, le plan de circulation du quartier;**
- **Gestion et compensation des places de stationnement pour les commerçants et les résidents.**
- Passage par la 3e ou 4e Avenue, ainsi que par la 4e Rue, soulève des **questions quant à une éventuelle seconde phase sur la 1ère Avenue** : à trop occuper les artères de circulation stratégique, s'il y a seconde phase dans Limoilou, sera-t-il encore possible d'entrer et sortir du quartier de façon raisonnablement facile?
- **Finalité du parcours** : bien que pertinent, est-ce que le tramway avec pour point d'arrivée D'Estimauville aura le même impact sur le service actuel du RTC que ne l'aurait eu l'hypothèse initiale d'une arrivée à Charlesbourg?

- **Impacts des travaux sur la qualité de vie des résidents et des commerçants.**
- **Nécessité de bonifier les espaces pour la mobilité active et le verdissement dans le quartier Vieux-Limoilou**, et de sécuriser la mixité de ces usages.
- Préoccupation relative à l'**augmentation des coûts de loyer rattachés au passage du tramway** : nécessité de développer des approches ou des programmes afin d'éviter des hausses sauvages, rénovictions et autres, dans la foulée d'une éventuellement spéculation immobilière associée à son passage.
- **Volonté politique réelle de faire « le meilleur projet »** : plusieurs options nécessaires sont écartées par manque de budget, et par manque de volonté politique. Qui nous dit que dans 2, 3, 5 ans le projet ne se verra pas encore amputé et que les éléments présentés aux Limoulois.e.s seront maintenus plutôt que diminués?
- **Opportunité de retrait de stationnements sur rue**, tant pour la 3e que la 4e Avenue.
- Occasion de **développer et requalifier le secteur sud de la 3e Avenue** (en deçà de la 4e Rue), ainsi que de façon large soutenir un verdissement du secteur sud du quartier (Hedleyville), en fonction de la localisation de la station et du tramway.
- **Ajout d'un stationnement étagé à l'entrée du quartier** (derrière la station Esso) pour contrebalancer la perte de stationnement pour la clientèle «de destination».

Position du conseil de quartier

RÉSOLUTION 21-05-24 CONCERNANT LE NOUVEAU TRACÉ DU TRAMWAY

SUR PROPOSITION DE RAYMOND POIRIER IL EST RÉSOLU QUE le conseil d'administration du conseil de quartier du Vieux-Limoilou, à lumière de ces éléments, de :

DÉPLORE le manque d'information factuelle relativement aux deux options proposées dans le cadre des présentes consultations, et que, lors des rencontres citoyennes, des réponses floues ou imprécises soient données à des questions précises;

REGRETTE que l'agenda serré implique que le développement de cette phase de projet doit être fait à l'arraché, alors que près de quatre années de travaux ont été réalisées pour la balance du tracé du tramway dans la Capitale;

RAPPELLE qu'il n'existe pas actuellement d'option consensuelle concernant les deux options proposées pour le passage du tramway, en fonction de l'information préalablement fournie, tant chez les administrateurs et administratrices du conseil de quartier, que pour les commerçants et les résidents cela en ce qui concernant tant le choix de l'artère pour le tracé autant que la localisation de l'arrêt.

SOUHAITE qu'une seconde phase de consultation soit effectuée par le Bureau de projet, une fois que des analyses plus fines auront été réalisées, notamment en ce qui concerne les impacts du tramway sur la circulation automobile, ainsi que des hypothèses plus avancées d'aménagement, de façon à permettre aux citoyens de se prononcer sur un projet réel, plutôt que sur des bases abstraites, sans réelle information fournie par le Bureau de projet.

PRÉCONISE un arrêt au cœur du quartier Vieux-Limoilou plutôt qu'en périphérie, ce qui implique, selon l'option choisie, un arrêt soit dans le secteur de la Place limouloise (3e Avenue), soit dans l'axe 7e / 8e Rue (4e Avenue).

ESTIME qu'à l'étape actuelle, en fonction du peu d'information fournie, qu'un passage du tramway sur la 3e Avenue serait à préconiser, mais souhaite que le Bureau de projet explore de

façon plus large les deux options, afin de soumettre des projets plus avancés, soutenus par plus d'informations, aux citoyens et citoyennes du Vieux-Limoilou.

10 VOIX POUR, 1 VOIX CONTRE