

# Ateliers professionnels et citoyens : Des solutions aux problèmes de mobilité pour notre quartier



Compte-rendu préliminaire - juin 2014

## Remerciements particuliers

Aux citoyens et aux citoyennes pour leur implication et leur détermination à améliorer la qualité de vie dans le quartier;

Au Centre d'écologie urbaine de Montréal, pour ses formations, ses outils d'animation ainsi que pour son soutien à favoriser les déplacements actifs dans les communautés;

À la fondation Béati pour son appui financier et ses encouragements.

## Contact et information

Éric Martin  
Animateur communautaire  
Plan de mobilité durable du quartier Saint-Sauveur  
Comité des citoyens et citoyennes du quartier Saint-Sauveur  
(418) 529-6158 | [pmdqss@bellnet.ca](mailto:pmdqss@bellnet.ca) | [www.cccqss.org](http://www.cccqss.org)

# Table des matières

<b>1. Présentation du projet.....</b>	<b>1</b>	<b>2. Présentation du résultat des activités.....</b>	<b>6</b>
1.1. Une approche participative et citoyenne.....	1	2.1. Site n°.1 : la rue Marie-de-l'incarnation.....	6
1.2. Qu'est-ce que le Plan de mobilité durable? .....	1	2.1.1. Proposition 1 : retirer une voie de circulation.....	6
1.3. But et objectifs.....	1	2.1.2. Proposition 2 : Sécuriser les traverses de l'intersection du bd. Charest Ouest et de la rue Marie-de-l'Incarnation.....	8
1.4. Présentation des partenaires.....	2	2.2. Site n°.2 : la rue Saint-Vallier Ouest.....	9
1.4.1. Organismes collaborateurs.....	2	2.2.1. Proposition : rétrécir la chaussée, verdir et aménager l'espace public....	9
1.4.2. Partenaires financiers.....	2	2.3. Site n°.3 : entrée de Saint-Vallier Ouest à l'intersection du boul. Charest Ouest.....	11
1.5. Étapes de réalisation.....	2	2.3.1. Proposition : réduction de la largeur des traverses et ajout de traverses .....	11
1.6. Étape 3 - Exploration des solutions d'aménagement.....	2	2.4. Site n°.4 : rue Victoria, de la falaise vers la rue de Carillon.....	13
1.6.1. Priorisation des secteurs d'intervention.....	3	2.4.1. Proposition 1 : aménagement d'une rue partagée.....	13
1.6.2. Atelier de travail professionnel.....	4	2.4.2. Proposition 2 : sécuriser davantage la traverse du boul. Charest Ouest	15
1.6.3. Ateliers de travail citoyen .....	4	2.5. Autre proposition : 5 grands passages verts où la surface est partagée.....	16
1.6.4. Vision pour la mobilité dans le quartier.....	5	2.6. Autre proposition : un quartier apaisé.....	18

# 1. PRÉSENTATION DU PROJET

## 1.1. Une approche participative et citoyenne

La réalisation du Plan de mobilité durable de quartier (PMDQ) s'inscrit dans une démarche de mobilisation, de participation et de consultation citoyennes.

En 2011, des consultations ont tout d'abord été réalisées afin de déterminer les thématiques de travail à aborder. Cinq thématiques ont été retenues soient les transports actifs et collectifs, l'aménagement des rues, la circulation automobile et le stationnement.

En 2012, des sous-comités formés de citoyens et de citoyennes ont cherché à cibler les principales problématiques touchant



Illustration 1: Ateliers citoyens, Patro-Laval, 2013

chacune de ces thématiques et ont planifier des activités de collectes de données.

En 2013, une série de trois ateliers participatifs a été réalisée afin de sonder la population dans différents secteurs du quartier. Les résultats de ces ateliers ont été très enrichissants pour la rédaction du diagnostic de quartier, lequel est disponible en ligne sur le site du CCCQSS. Au total, c'est plus de 1200 heures de bénévolat et d'implication citoyenne qui ont été enregistrées lors de nos différentes activités, ateliers et comités.

Dans la même année, différentes activités de collecte de données et de sensibilisation ont été effectuées avec la population : comptage de piétons, marche exploratoire avec les commerçants du quartier, audit piétonnier, exposition, etc.

## 1.2. Qu'est-ce que le Plan de mobilité durable?

La mobilité durable, appliquée à un contexte urbain et aux déplacements des personnes, se définit comme la capacité, pour les personnes de toutes conditions, de se déplacer :

- de façon sécuritaire, efficace, confortable et équitable;

- par un grand choix de moyens intégrés dans des réseaux fluides qui accordent la priorité aux modes de déplacement les plus respectueux de l'environnement (les transports actifs et collectifs).

Un plan est un outil de développement à moyen terme qui pose les grandes orientations en termes d'aménagement de l'espace public et d'urbanisme.

## 1.3. But et objectifs

Les principaux objectifs du PMDQ sont :

- définir, en concertation avec les résidents et résidentes et d'autres acteurs concernés, un Plan de mobilité durable de quartier permettant de tenir compte des caractéristiques et des besoins spécifiques du quartier Saint-Sauveur;
- identifier des actions locales et d'autres plus vastes;
- inclure la population dans l'élaboration d'un Plan de mobilité durable de quartier et dans la mise en œuvre de certains moyens retenus;
- présenter à la Ville de Québec les besoins et les priorités locales identifiées par les acteurs concernés et obtenir des budgets afin de les réaliser.

## 1.4. Présentation des partenaires

Le Plan de mobilité durable de quartier est principalement porté par deux organismes, le Comité des citoyens et des citoyennes du quartier Saint-Sauveur (CCCQSS) et le Conseil de quartier de Saint-Sauveur. Ensemble, ils forment le comité de suivi du PMDQ, lequel est l'organe décisionnel du projet.

### 1.4.1. Organismes collaborateurs

Par ailleurs, plusieurs groupes communautaires, organismes, écoles, entreprises ont exprimé de multiples façons leur intérêt envers la démarche. Notons par exemple :

- Accès Transports Viables;
- Association de design urbain du Québec;
- CAPVISH;
- Centre d'écologie urbaine de Montréal;
- Centre des femmes de la Basse-ville;
- Comité populaire Saint-Jean-Baptiste;
- Conseil de quartier de Saint-Jean-Baptiste;
- Conseil de quartier de Saint-Roch;
- Craque-Bitume;
- CSSS de la Vieille-Capitale;
- Direction de santé publique de Montréal;
- Direction régionale de santé publique de la Capitale-Nationale;

- Écomusée du Fier monde;
- École primaire Marguerite-Bourgeoys;
- École primaire Sacré-Cœur;
- École primaire Saint-Malo;
- École supérieure d'aménagement du territoire et de développement régional;
- La voix des parents;
- Rue Sécure;
- Société de développement commercial du quartier Saint-Sauveur;
- Société de la rivière Saint-Charles;
- Tam-Tam Café;
- Transports Québec;
- Ville de Québec.

### 1.4.2. Partenaires financiers

Nous remercions finalement nos partenaires financiers qui ont à cœur de soutenir ce projet mobilisateur, novateur et structurant pour le développement du quartier :

- Fondation Béati;
- La Caisse d'économie solidaire de Québec;
- Emploi d'été Canada;
- Agnès Maltais, Députée de Taschereau;
- L'Écomusée du fier monde;
- La Ville de Québec;
- Basse-Ville en forme.

## 1.5. Étapes de réalisation

Étape 1 - planification du projet - 1<sup>re</sup> Consultation citoyenne

Étape 2 - diagnostic des limites aux déplacements actifs et collectifs - 1<sup>re</sup> série d'ateliers citoyens

Étape 3 - exploration des solutions d'aménagement - 1<sup>er</sup> atelier professionnel et 2<sup>e</sup> série d'ateliers citoyens

Étape 4 - élaboration des recommandations et du plan d'action - 2<sup>e</sup> Consultation citoyenne

En 2014, le projet est arrivé à l'étape 3 afin d'explorer les solutions aux problèmes de mobilité. Ce document présente en détail le résultat des activités participatives et citoyennes réalisées.

## 1.6. Étape 3 - Exploration des solutions d'aménagement

Suite à la rédaction du diagnostic (étape 2), l'équipe du PMDQ s'est attachée à définir les objectifs généraux de l'étape des solutions ainsi que les activités à réaliser. Il convient de souligner que, pour la réalisation de ce travail ainsi que pour l'élaboration des outils d'animation, le projet a reçu une formation et un soutien du Centre d'écologie urbaine de Montréal.

Les objectifs de l'étape 3 ont été définis de la manière suivante :

- intégrer une représentation citoyenne autour des travaux des professionnels;
- créer une dynamique de résolution sur des problèmes concrets;
- outiller la mobilisation de quartier pour favoriser le passage à l'action.

### 1.6.1. Priorisation des secteurs d'intervention

Afin de réaliser les objectifs sus-mentionnés, l'équipe du PMDQ a tout d'abord cherché à prioriser des secteurs d'intervention où les problèmes de mobilité sont les plus importants. Le choix de quatre secteurs a été fait en tenant compte des axes d'intervention nommés en 2013 par les citoyens et les citoyennes ainsi qu'en se basant sur les éléments clés du diagnostic.

La carte suivante présente les secteurs d'intervention sélectionnés :

- site n<sup>o</sup>1 : rue Marie-de-l'Incarnation, entre les rues Saint-Vallier Ouest et Kirouac;
- site n<sup>o</sup>2 : rue Saint-Vallier Ouest entre les rues de Carillon et Saint-Luc;
- site n<sup>o</sup>3 : entrée de Saint-Vallier Ouest à l'intersection du boul. Charest Ouest;

- site n<sup>o</sup>4 : rue Victoria, de la falaise vers la rue de Carillon.

La partie 2 de ce document présente les éléments clés de chacun des secteurs qui ont été ciblés.

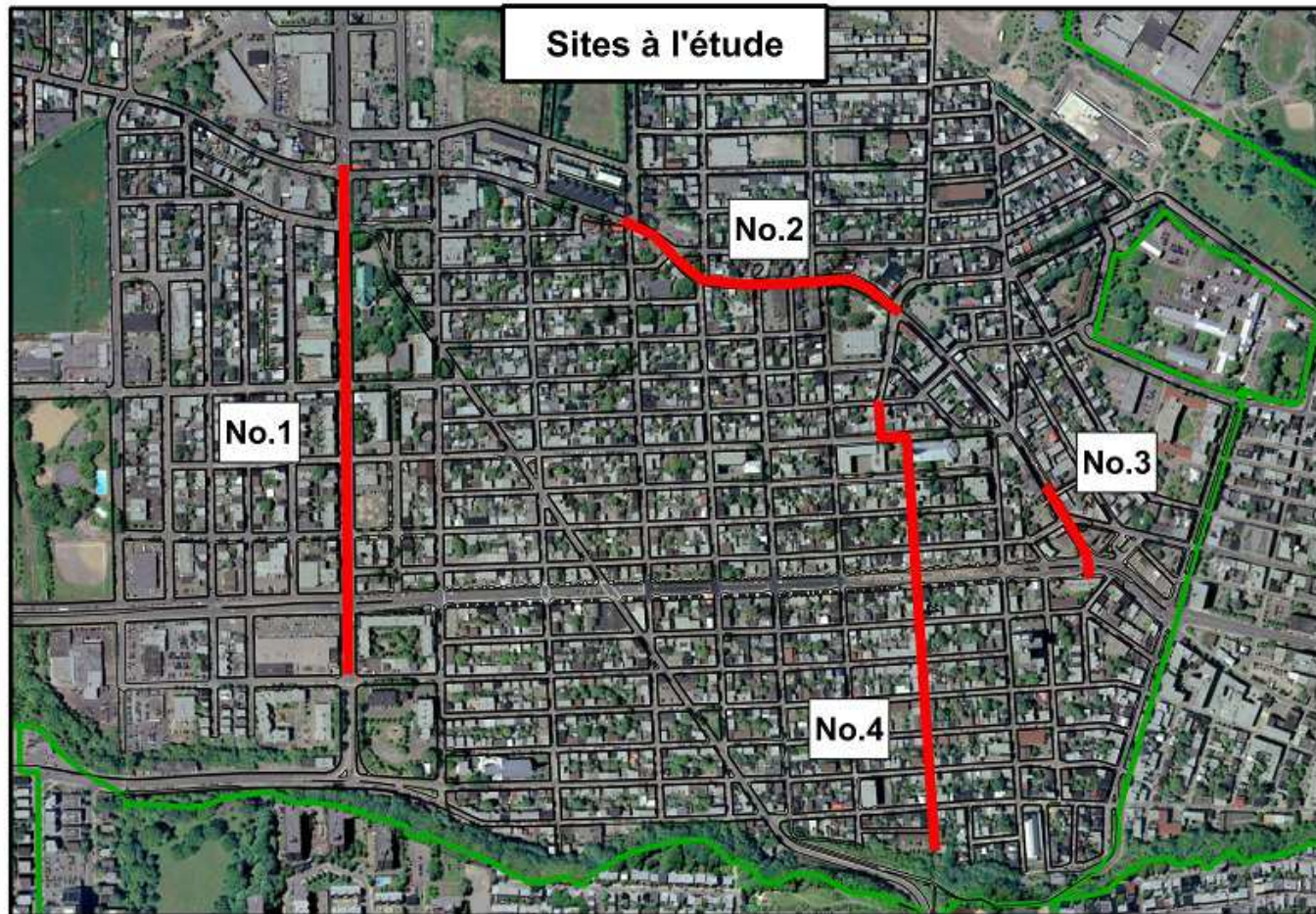


Illustration 2: Carte des secteurs d'intervention à prioriser

### 1.6.2. Atelier de travail professionnel

Suite à la sélection des secteurs à prioriser, un atelier de travail professionnel a été organisé le 3 mai 2014 auquel une quinzaine de participants ont assisté.

Des représentants de plusieurs institutions et organismes étaient représentés dont, entre autres, Transports Québec, la Ville de Québec, la Direction régionale de santé publique de la Capitale-Nationale, l'École supérieure d'aménagement du territoire et de développement régional, l'Association de design urbain du Québec, Rue Sécure et la Société de développement commercial du quartier Saint-Sauveur.



Illustration 3: Atelier de travail professionnel, 3 avril 2014

Les objectifs spécifiques de cet atelier étaient :

- identifier des solutions techniques à des problèmes ciblés;

- développer plusieurs scénarios d'aménagement pour favoriser des déplacements sécuritaires et agréables pour les piétons et les cyclistes;
- identifier les forces et les limites de chacun des scénarios proposés.



Illustration 4: Atelier de travail professionnel, 3 avril 2014

### 1.6.3. Ateliers de travail citoyen

Suite au travail d'idéation et de création réalisé par les professionnels, une série de 3 ateliers de travail citoyen ont eu lieu les 22 et 28 avril ainsi que le 8 mai. Les ateliers ont attiré une soixantaine de participants. Les objectifs de ces ateliers étaient :

- développer une vision pour la mobilité dans le quartier;

- présenter des solutions aux problèmes de mobilité ciblés par les citoyens;
- mesurer l'adhésion aux solutions proposées;
- recueillir des commentaires, idées ou suggestions.

Les résultats des ateliers sont présentés dans la partie 2.



Illustration 5: Atelier de travail citoyen, 28 avril 2014

#### 1.6.4. Vision pour la mobilité dans le quartier

Dès le commencement du projet de PMDQ, le Comité de suivi a mis de l'avant les principes de préservation et d'amélioration de la mixité des fonctions, de mixité sociale et d'accessibilité universelle.

À l'occasion des ateliers citoyens du printemps 2014, l'équipe a proposé aux participants un exercice de vision afin de définir un idéal à atteindre.



Illustration 6: Exercice de vision des racines et des rêves, Atelier citoyen, 28 avril 2014

Les citoyens et les citoyennes étaient invités à nommer les éléments qui favorisent actuellement la mobilité dans le quartier (leurs

racines) ainsi que les éléments qui correspondent à leurs rêves.

À partir des résultats, une vision a été rédigée par l'équipe du PMDQ pour guider la rédaction du projet.

#### Énoncé de vision

*En 2030, les déplacements à pieds et à vélos sont sécuritaires, conviviaux et agréables, la nuit comme le jour. Les aménagements sont entretenus adéquatement été comme hiver et ils favorisent partout l'utilisation des transports actifs. Des pistes cyclables sont aménagées pour traverser le quartier du nord au sud et de l'est à l'ouest et le lien vers la Haute-Ville est facilité par une remontée mécanique.*

*Dans notre quartier où foisonnent des parcs, des arbres, des arbustes et des fleurs, les commerces et les services de proximité se développent et sont*

*accessibles à pied. Aussi, le service de transport collectif permet de se rendre partout en ville de manière efficace.*

*La cohabitation de tous les usagers est encouragée et les automobilistes qui traversent le quartier n'utilisent pas les rues résidentielles. La vitesse des automobilistes est respectueuse des usagers les plus vulnérables et le stationnement est facilement accessible.*

*L'espace public favorise les rencontres ainsi que la vitalité de quartier et les citoyens et les citoyennes sont impliqués dans les décisions sur l'aménagement de leur quartier.*



## 2. PRÉSENTATION DU RÉSULTAT DES ACTIVITÉS

### 2.1. Site n°1 : la rue Marie-de-l'Incarnation

#### Éléments clés du diagnostic

- Présence d'une école primaire, d'un centre communautaire et de commerces;
- Rue où il y a une concentration de transport en commun;
- Nombre élevé d'accidents piétons et cyclistes;
- Aménagement à l'échelle de l'automobile;
- Concentration de commerces de proximité;
- Frontière psychologique que de nombreux écoliers doivent traverser.

#### Objectifs

- Sécuriser les abords de l'école Saint-Malo;
- Sécuriser les traverses du boul. Charest Ouest et de la rue Marie-de-l'Incarnation;
- Réaliser des aménagements conviviaux.

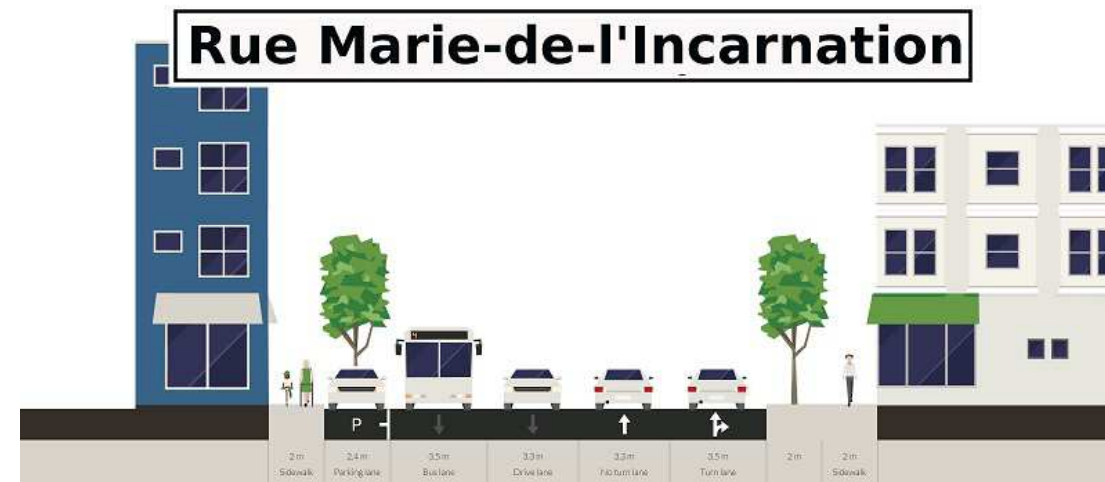
#### 2.1.1. Proposition 1 : retirer une voie de circulation

Afin de sécuriser les abords de l'école Saint-Malo, le groupe de professionnels est d'avis de retirer une voie de circulation, du côté ouest, tout au long de la rue Marie-de-l'Incarnation hormis à l'intersection du boul. Charest Ouest afin de pouvoir faciliter le virage.

Illustration 8: Rue Marie-de-l'Incarnation, coin Raoul Jobin



Illustration 7: Plan de coupe de la rue Marie-de-l'Incarnation



## Moyens

- 1) Le long de la rue Marie-de-l'Incarnation : réduction du nombre de voies de 5 à 4;
- 2) Côté ouest : 5<sup>e</sup> voie aménagée en alternance avec du stationnement et des arbres;
- 3) Élargissement des trottoirs des deux côtés;
- 4) Plantation d'arbres côté Est aussi;
- 5) Avancées de trottoir aux intersections.

## Avantages

- Sécurité : réduction de la largeur de la traverse pour piétons;
- Une voie en moins pour les automobilistes et réduction de la vitesse;
- Maintien du stationnement pour les commerces;
- Les piétons sont séparés des voitures par de l'aménagement ou du stationnement;
- Convivialité : corridor vert.

## Adhésion des citoyens aux solutions proposées

Les répondants sont majoritairement en accord avec la proposition de retirer une voie de circulation et d'aménager l'espace avec du stationnement et des arbres.

Par contre, plusieurs personnes questionnent l'absence d'aménagements pour les cyclistes. D'autres préoccupations ont été nommées, entre autres, sur la présence de voies réservées aux autobus, sur les temps de traverse pour les piétons, sur l'augmentation de la circulation de transit sur les rues locales ainsi que sur la limitation de vitesse à 30km/h aux abords de l'école.

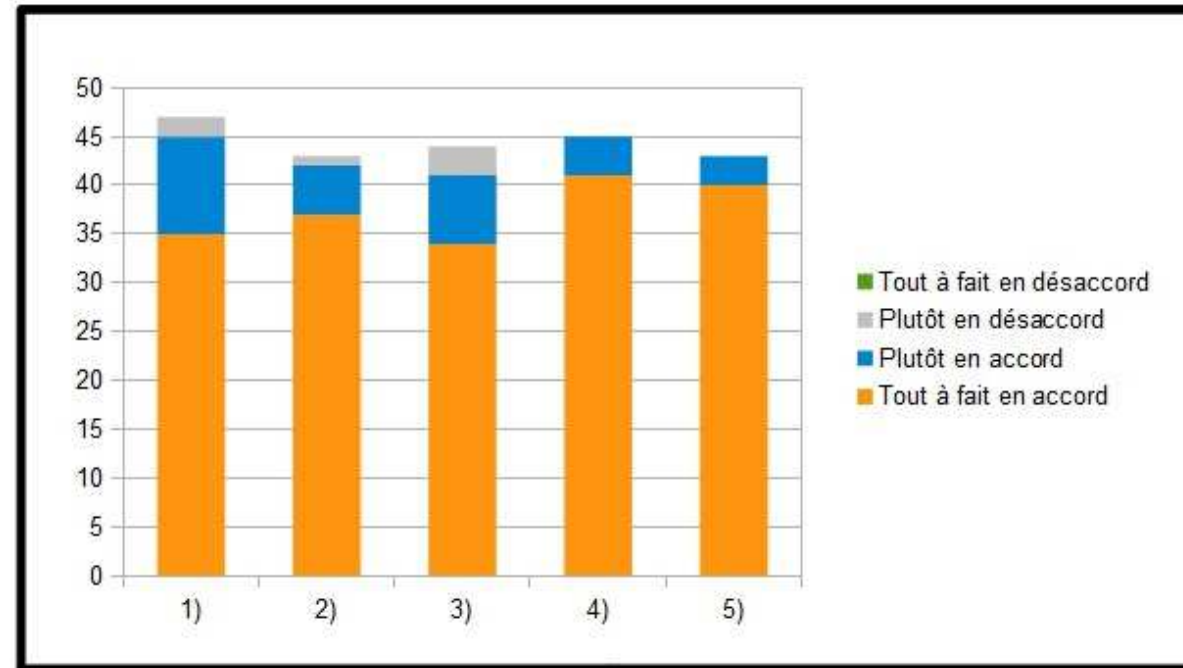


Tableau 1: Mesure de l'adhésion des citoyens aux moyens proposés

### 2.1.2. Proposition 2 : Sécuriser les traverses de l'intersection du bd. Charest Ouest et de la rue Marie-de-l'Incarnation

#### Moyens

- 1) Avancées de trottoirs;
- 2) Encadrement du stationnement du Métro Ferland avec des arbres ou de la végétation imposante;
- 3) Terre-plein : élargissement, création de zones-refuge et plantation d'arbres et de végétation;

4) Installation artistique pour marquer l'entrée du quartier.

#### Avantages

- Diminution de la largeur de la traverse pour les piétons;
- Réduction de la largeur des voies pour les automobilistes;
- Marquage de l'entrée du quartier visant la réduction de la vitesse.

#### Adhésion des citoyens aux solutions proposées

Les citoyens souhaitent que l'intersection soit davantage sécurisée pour l'usage des

piétons. Le sentiment d'insécurité est très élevé et plusieurs désirent que la durée des feux piétons soit augmentée.

Ils sont d'avis aussi que la largeur des traverses devrait être réduite, que des zones-refuge devraient être aménagées et que des arbres devraient être plantés. Les participants souhaitent que l'entrée du quartier soit marquée par une installation artistique ainsi que par du mobilier urbain (bancs, supports à vélos, panneau invitant les automobilistes à ralentir).



Illustration 9: Aménagements proposés

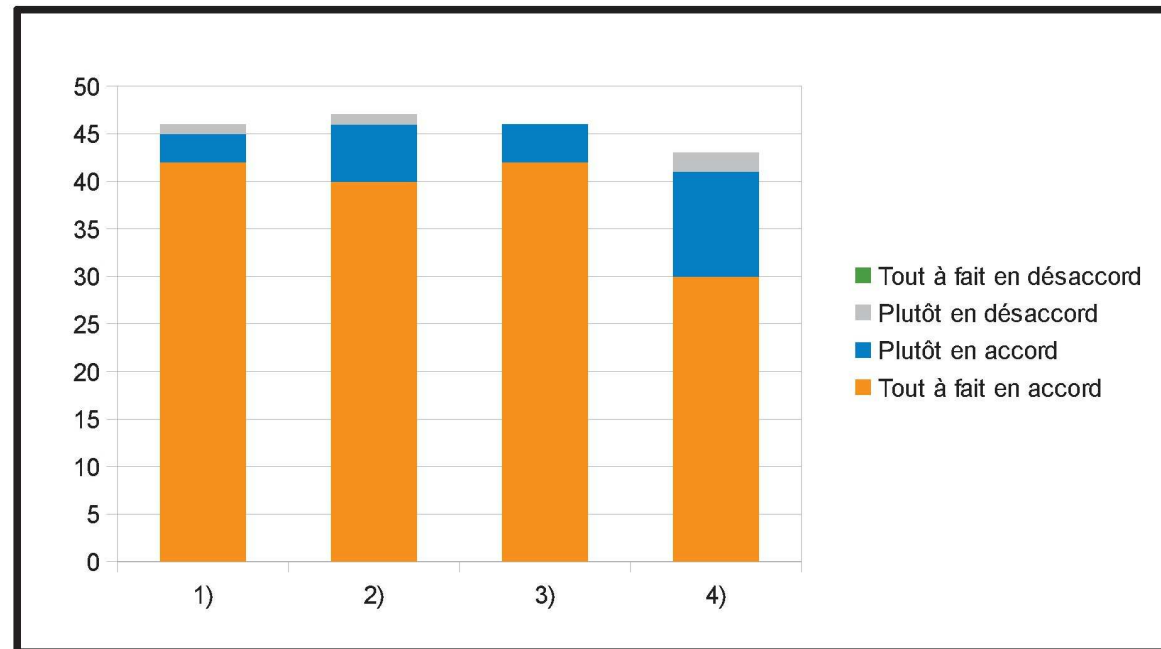


Tableau 2: Mesure de l'adhésion des citoyens aux moyens proposés

## 2.2. Site n°2 : la rue Saint-Vallier Ouest

### Éléments clés du diagnostic

- Artère commerciale;
- Présence d'une courbe favorisant la prise de vitesse;
- Mauvaise visibilité;
- Proximité d'un parc;
- Perception négative des commerçants ayant participé à la démarche;
- Présence du réseau cyclable au coin des rues Bigaouette et Saint-Luc;
- Largeur de rue variable selon les endroits;
- Proximité d'équipements de loisirs (piscine sur Bigaouette, parc du Patro Laval sur Renaud).

### Objectifs

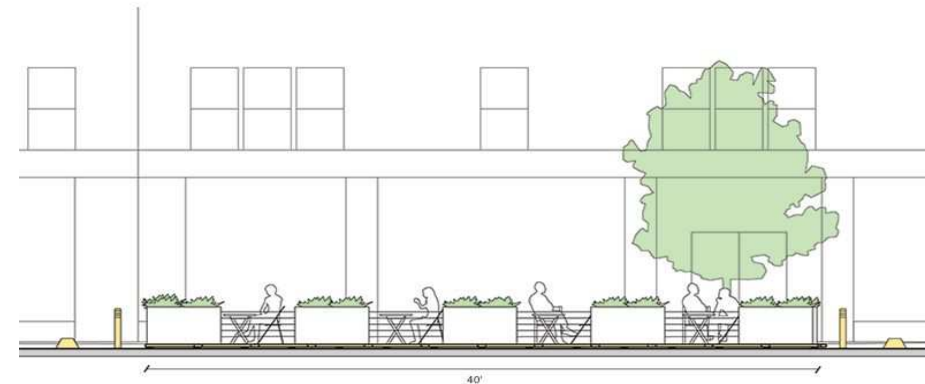
- Sécuriser les abords du parc Durocher;
- Sécuriser les traverses piétonnes sur Saint-Vallier;
- Revaloriser la rue Saint-Vallier;
- Apaiser la circulation automobile : respect de la vitesse de circulation 30 km/h.

### 2.2.1. Proposition : rétrécir la chaussée, verdir et aménager l'espace public



Illustration 10: Aménagements proposées

Illustration 11: Aménagements proposés



## Moyens

- 1) Colorer, marquer ou texturer le sol afin de réduire la vitesse;
- 2) Rendre la chaussée plus étroite vis-à-vis du parc Durocher;
- 3) Ajout de terrasses (publiques ou commerciales) et plantation d'arbres;
- 4) Enlever les clôtures autour du parc pour l'ouvrir sur la rue. Végétaliser.

## Avantages

- Moins de priorité à l'automobile (30 km/h);
- Plus d'espace pour les piétons;
- Dynamisation, levier commercial;
- Mise en valeur du parc.

## Adhésion des citoyens aux solutions proposées

Les participants adhèrent majoritairement aux trois premières solutions proposées.

Par contre, ils sont peu enclins à retirer la clôture autour du parc Durocher. Selon les commentaires reçus, des ouvertures de la clôture seraient appréciées, mais pas le retrait complet, pour des raisons de sécurité.

Par ailleurs, des inquiétudes ont été soulevées quant à la sécurité des traverses piétonnes aux coins des rues Renaud et Durocher. Cet endroit aurait besoin d'améliora-

tions importantes. Enfin, en plus des terrasses, la présence de mobilier urbain (supports à vélo, panneau invitant à ralentir) a été jugée nécessaire.

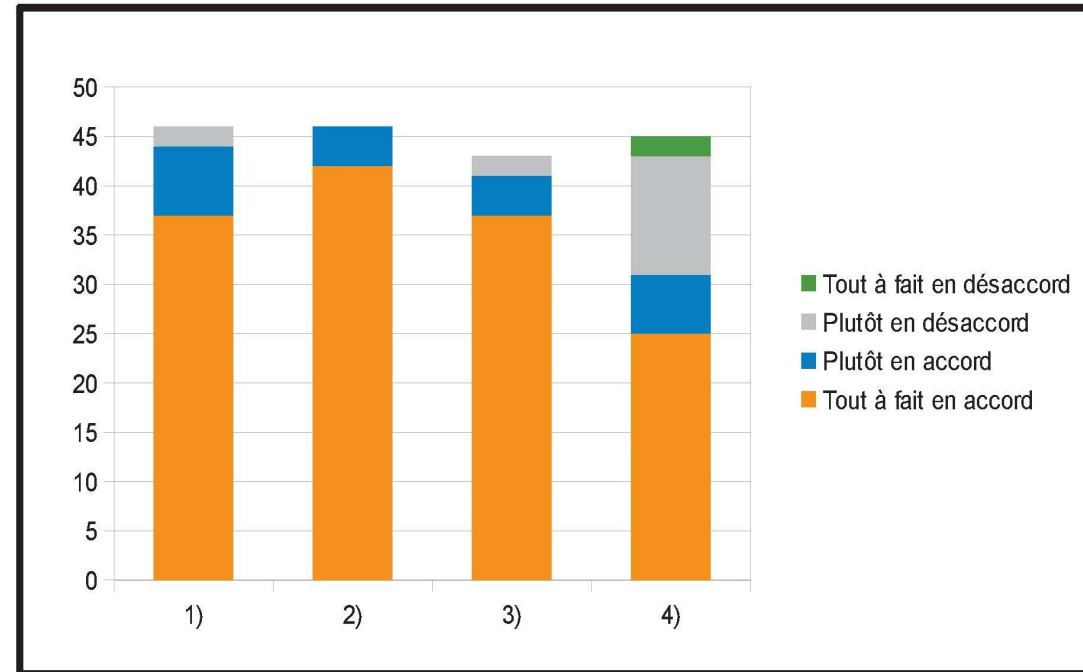


Tableau 3: mesure de l'adhésion des citoyens aux moyens proposés

## 2.3. Site n°3 : entrée de Saint-Vallier Ouest à l'intersection du boul. Charest Ouest

### Éléments clés du diagnostic

- Concentration de commerces de proximité;
- Complexité de l'intersection et de ses abords;
- Perception négative des gens d'affaires et des citoyens ayant participé à la démarche de diagnostic;
- Lien de quartier vers Saint-Roch;
- Lien cyclable inexistant.

### Objectifs

- Sécuriser les traverses piétonnes sur Charest Ouest et sur Saint-Vallier Ouest;
- Réaliser des aménagements conviviaux et invitants;
- Répartir l'espace public entre les différents usagers.

### 2.3.1. Proposition : réduction de la largeur des traverses et ajout de traverses

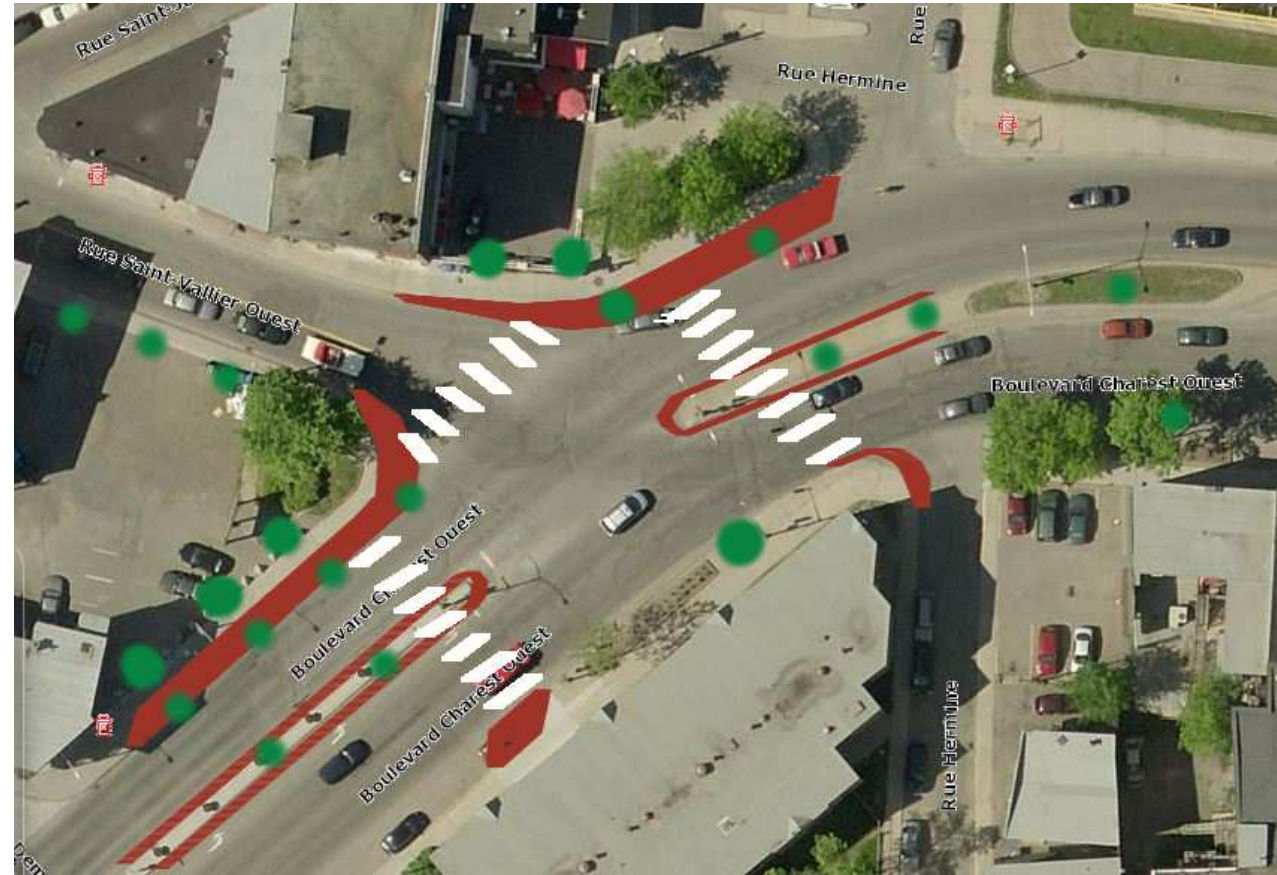


Illustration 12: Aménagements proposés

## Moyens

- 1) Élimination de la voie de virage vers Saint-Vallier Ouest, sur le boul. Charest;
- 2) Élimination de l'espace dans le prolongement de la voie de virage à droite, sur le boul. Charest vers l'ouest;
- 3) Plantation d'arbres entre le trottoir et le stationnement;
- 4) Ajout d'une traverse sur le boul. Charest vers l'Est (il y a plus de place et ça connecte avec Saint-Joseph);
- 5) Aménagement de traverse sur Saint-Vallier Ouest;
- 6) Réaménagement du terre-plein pour créer une zone-refuge. Prévoir un abaissement;
- 7) Construction d'immeubles sur les stationnement de surface situés à l'entrée de Saint-Vallier, aménagement d'arbres et de végétation en attendant.

## Avantages

- Meilleure visibilité pour tous les usagers;
- Meilleure ergonomie pour l'accessibilité universelle (espace plus large);
- Traverse de Saint-Vallier en continuité avec les trottoirs du Boul. Charest;
- Meilleure orientation des piétons en provenance de Saint-Roch;

- Verdissement (lutte aux îlots de chaleur);
- Marquage de l'entrée du quartier (commencer par verdir, puis remplacer par du bâti);
- Connexion plus directe vers la rue Saint-Joseph;
- Espace trottoir plus large au sud pour accueillir les piétons.

## Adhésion des citoyens aux solutions proposées

Dans son ensemble, la proposition d'aménagement répond aux préoccupations des participants. L'ajout d'une traverse sur Charest vers l'Est fait même l'unanimité.

Par contre, plusieurs résidents souhaiteraient voir l'aménagement d'arbres et de végétation sur les stationnement de surface situés à l'entrée de Saint-Vallier, au lieu de la construction d'immeubles, et ce, afin de lutter contre les îlots de chaleur et d'apaiser la pollution et le bruit du boul. Charest.

Une autre préoccupation est la sécurité des cyclistes à cette intersection. Une suggestion est d'aménager un contre-sens cycliste sur la rue St-Joseph afin de pouvoir créer un lien de quartier fonctionnel et sécuritaire.

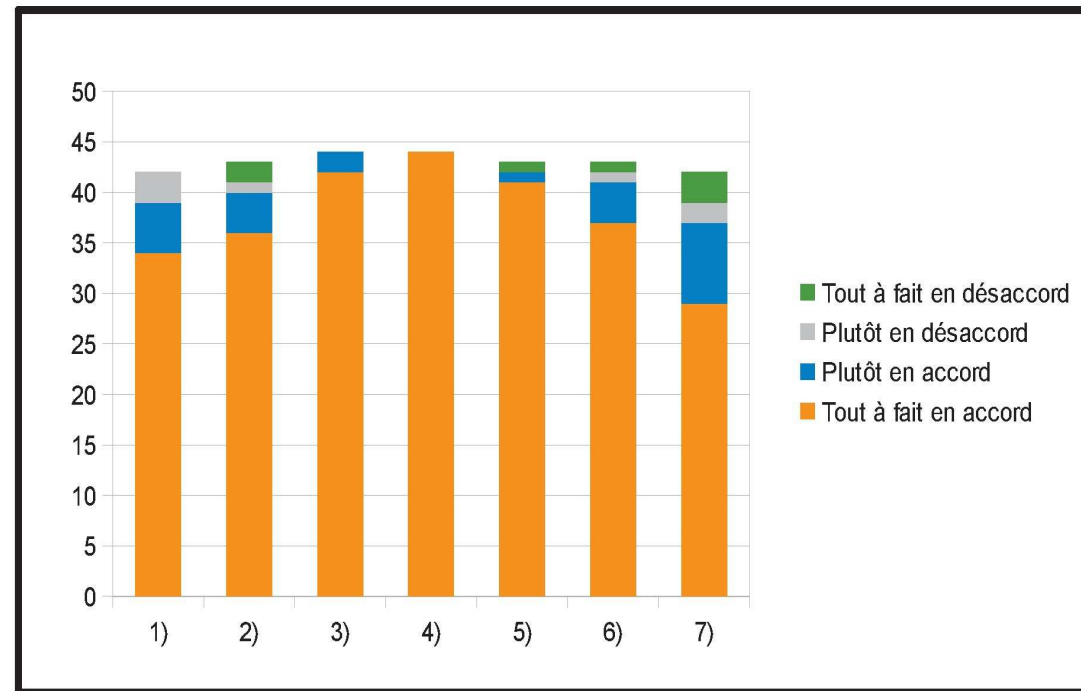


Tableau 4: Mesure de l'adhésion des citoyens aux moyens proposés

## 2.4. Site n°4 : rue Victoria, de la falaise vers la rue de Carillon

### Éléments clés du diagnostic

- Itinéraire scolaire;
- Lien piétonnier identifié dans le plan directeur;
- Lien piétonnier le plus important vers la Haute-Ville;
- Rue étroite, trottoirs étroits et encombrés;
- Haute fréquence d'automobiles stationnées à moins de 5 mètres des intersections;
- Visibilité réduite aux intersections;
- Un cas classique du quartier Saint-Sauveur.

### Objectifs

- Sécuriser et aménager le lien piétonnier;
- Apaiser la circulation;
- Sécuriser la traverse du boulevard Charest;
- Réaliser l'aménagement du lien entre Victoria et Carillon (de la falaise à la rivière).

### 2.4.1. Proposition 1 : aménagement d'une rue partagée



Illustration 13: Exemples d'aménagements inspirants





## Moyens

- 1) Rue partagée à dominante piétonne : suppression des trottoirs et ralentissement de la vitesse de circulation;
- 2) Conservation du stationnement en bordure de rue, en alternance à chaque coin de rue afin de briser la linéarité de la chaussée;
- 3) Avancées de trottoirs au coin des intersections afin de protéger la visibilité des intersections;
- 4) Installation de bacs de plantation amovibles aux coins des intersections sur Victoria : projet pilote qui pourrait être remplacé par des plantations permanentes.

## Avantages

- Visibilité aux intersections;
- Lien piétonnier de qualité vers la Haute-Ville;
- Sécurité et confort pour l'ensemble des usagers.

## Inconvénients

- Complexification du déneigement liées aux aménagements dans des rues très étroites.

## Adhésion des citoyens aux solutions proposées

Les participants sont favorables à l'aménagement d'une rue partagée. Cependant, il est suggéré que le revêtement de la chaussée ne soit pas du pavé car cela rend inconfortable les déplacements des personnes à mobilité réduite.

Une autre préoccupation est l'absence de lien mécanique pour accéder à la Haute-Ville.

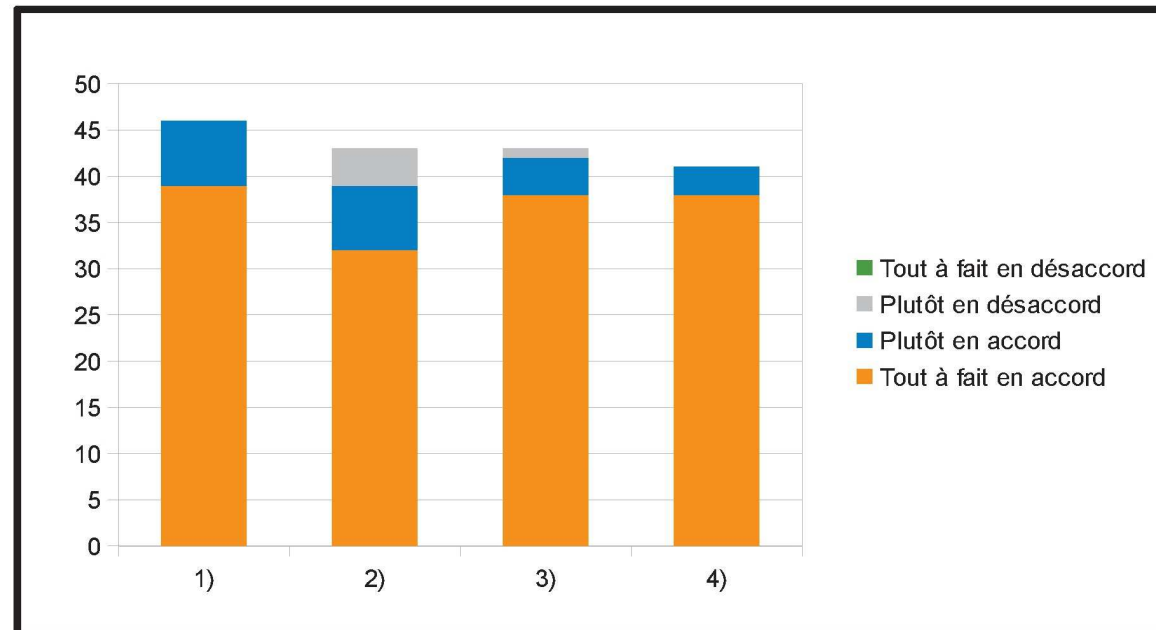


Tableau 5: Mesure de l'adhésion des citoyens aux moyens proposés

## 2.4.2. Proposition 2 : sécuriser davantage la traverse du boul. Charest Ouest

### Moyens

- 1) Élargir l'intersection et la remplir avec du pavage;
- 2) Installation de bacs de plantation amovibles;
- 3) Allonger le temps de traverse.

### Avantages

- Caractère distinct;
- Amélioration de la sécurité de la traverse.

### Adhésion des citoyens aux solutions proposées

La proposition satisfait la majorité des participants, l'élargissement est jugée nécessaire afin d'améliorer la sécurité, notamment celle des élèves. Néanmoins, l'ensemble des moyens proposés ne semblent pas être suffisants. Plusieurs recommandations ont été proposées pour bonifier la proposition :

- Ajout d'un panneau indiquant la réduction de la vitesse à 30 km/h (zone scolaire);

- Ajout de lumière clignotantes aux heures de pointe;
- Surélever la traverse;
- Ajouter une installation représentant un écolier traversant le boulevard.

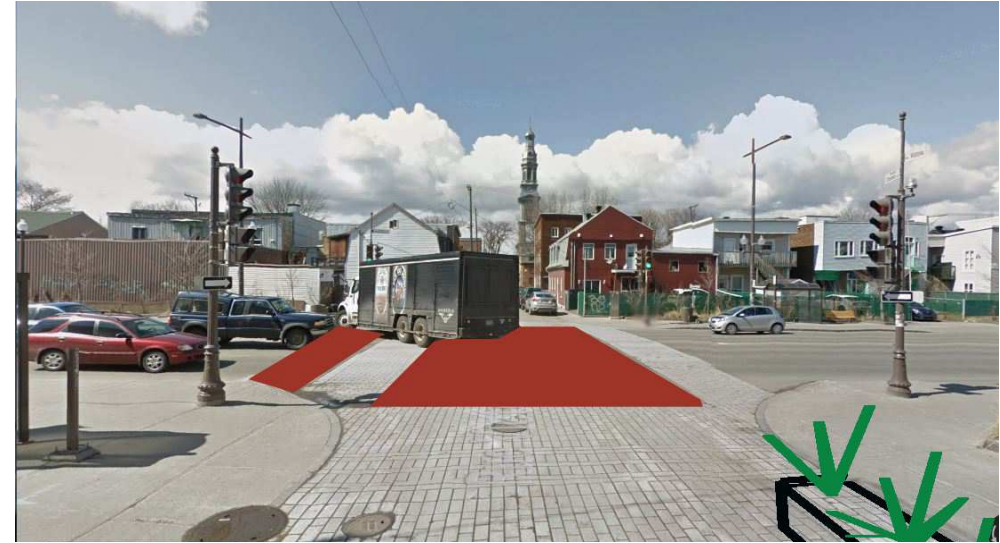


Illustration 14: Aménagements proposés

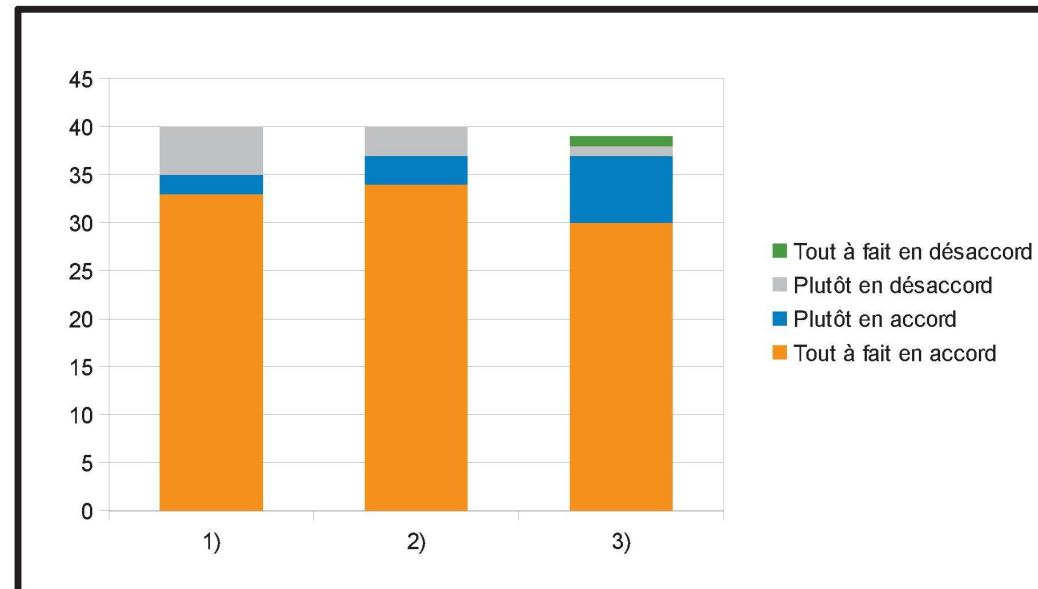


Tableau 6: Mesure de l'adhésion des citoyens aux moyens proposés

## 2.5. Autre proposition : 5 grands passages verts où la surface est partagée

### Objectifs

- Désenclaver Saint-Sauveur en le raccordant aux quartiers voisins par des itinéraires privilégiés et balisés;
- Créer des liens entre ces passages et la rue commerciale du quartier;
- Créer des corridors agréables, confortables et sécuritaires pour les citoyens non-motorisés, de leur domicile jusqu'aux lieux qu'ils fréquentent pour leurs commodités;
- Améliorer l'espace de vie sur les rues où sont situés ces passages, sans restreindre le stationnement.

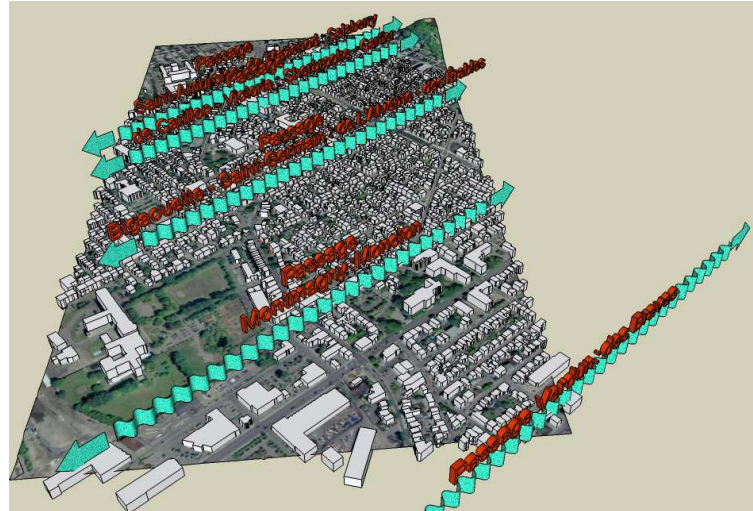


Illustration 15: Plan concept - Les 5 passages



Illustration 16: Passage Carillon - Cartier

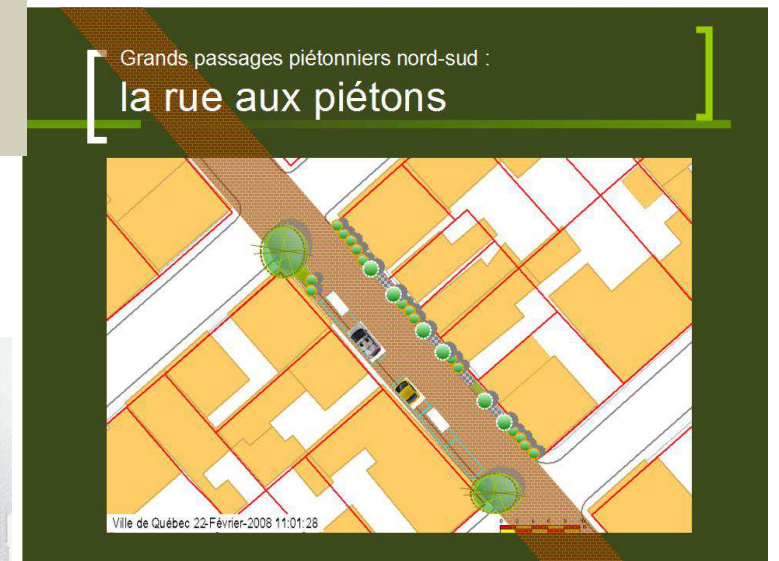


Illustration 17: Plan d'aménagement des passages

## Moyens

Création de 5 grands passages piétonniers

- 1) Passage de Mazenod - Salaberry
- 2) Passage de Carillon - Cartier
- 3) Passage Saint-Germain - des Érables
- 4) Passage Montmagny - Moncton
- 5) Passage Verdun - des Braves

## Avantages

- Sécurité pour les piétons et les cyclistes
- Liens inter-quartiers plus fluides
- Mise en valeur et embellissement du quartier

## Adhésion des citoyens aux solutions proposées

Les participants sont tout à fait d'accord avec les propositions de grands passages piétonniers. Le passage de Carillon -Victoria - Cartier fait l'unanimité.

De plus, les citoyens suggèrent d'ajouter des passages est-ouest, comme par exemple, les rues Christophe-Colomb, Arago, Des Oblats et Raoul Jobin. Aussi, une demande a été énoncée pour l'ajout d'aménagements cyclistes : supports pour le stationnement et goulotte sur les escaliers pour faciliter la montée en Haute-Ville.

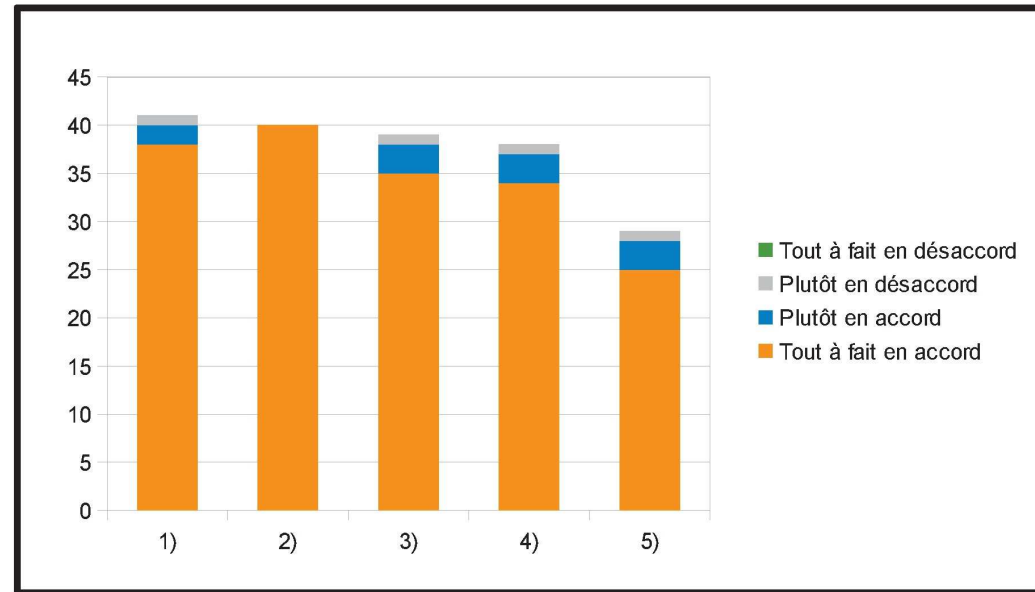


Tableau 7: Mesure de l'adhésion des citoyens aux moyens proposés

## 2.6. Autre proposition : un quartier apaisé

### Objectifs

- Assurer la sécurité des usagers plus vulnérables et de tous;
- Favoriser la pratique de la marche et du vélo (déplacements actifs);
- Redonner à la rue sa vocation d'espace public et de lieu de voisinage.



Illustration 18: Exemples inspirants



## Moyens

- 1) Utiliser plusieurs outils selon les contextes car les enjeux varient; éviter un modèle à copier/coller partout;
- 2) Niveau de partage variable selon le contexte;
- 3) Mise en valeur du rôle d'espace public de la rue;
- 4) Calcul d'un gain pour les usagers des transports actifs;
- 5) Des tracés piétons, mais pas des prisons! ;
- 6) Éventuellement des contresens cyclables;
- 7) Conception de rue qui oblige à ralentir. Bris de la trajectoire linéaire des voitures;
- 8) Conception de rue qui oblige à ralentir : Utilisation de la végétation et de la texture de la chaussée;
- 9) Artères de circulation et rues résidentielles clairement différenciées.

## Avantages

- Aménagement pensé à l'échelle du quartier;
- Moins de ségrégation entre les usagers;
- Réduction de la vitesse des automobilistes;

- Aménagement qui force à interagir et à adopter une conduite respectueuse;
- Le principe de précaution envers les usagers vulnérables prévaut.

## Adhésion des citoyens aux solutions proposées

Les propositions obtiennent l'appui de la majorité des citoyens. L'idée d'un quartier apaisé a été bien accueillie. Un bémol concerne le revêtement utilisé pour la chaussée qui devrait être confortable pour les personnes à mobilité réduite.

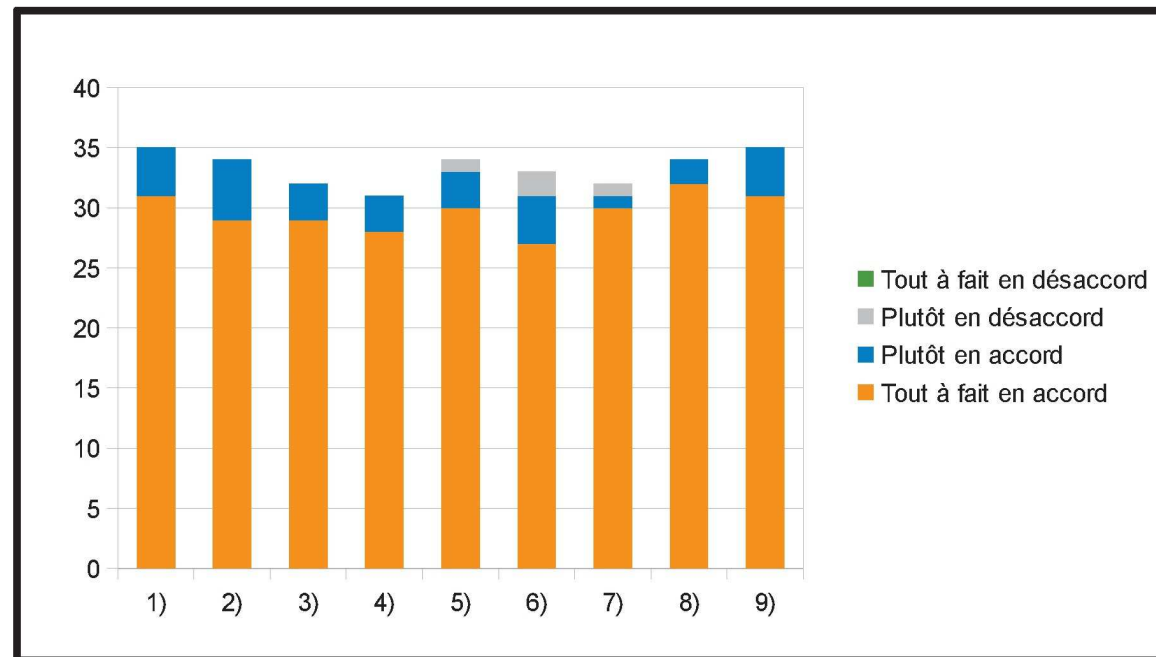


Tableau 8: Mesure de l'adhésion des citoyens aux moyens proposés

« Ensemble, agissons pour l'amélioration de notre milieu de *vie* ! »



Comité des citoyens  
et citoyennes  
du quartier Saint-Sauveur



Arrondissement de  
La Cité-Limoilou



CONSEIL  
DE QUARTIER  
DE SAINT-SAUVEUR