

Mémoire
du Conseil de quartier de Loretteville

Vision de la mobilité active
Ville de Québec

31 mars 2021

Mémoire du Conseil de quartier de Loretteville sur la vision de la mobilité active de la Ville de Québec

1. Introduction

Depuis quelques années, la Ville de Québec intervient pour favoriser la mobilité active dans le but de réduire les impacts de la sédentarité et, par le fait même, d'augmenter la santé et la qualité de vie des citoyens. Dans le cadre d'une vision plus globale de la mobilité active, la Ville procède cette année à une consultation publique où les citoyens et leurs représentants, les conseils de quartier, sont invités à faire part de leurs besoins et préoccupations pour accroître la pratique de la marche et du vélo dans les quartiers de la ville.

Ce mémoire du conseil de quartier de Loretteville présente ainsi les différentes interventions que pourrait faire la Ville pour améliorer l'accessibilité à la pratique de la marche et du vélo, ainsi que l'intermodalité dans le quartier de Loretteville.

Pour nous servir de guide, nous avons divisé le contenu du mémoire selon les thèmes liés à l'accessibilité proposés par la Ville dans le cadre de sa consultation sur une vision de la mobilité active. Alors, une voie publique, un aménagement ou une infrastructure qui est accessible à la circulation piétonne ou à vélo signifie :

- Être sécuritaire, autant du point de vue de la sécurité routière que de la sécurité de l'intégrité physique des personnes ;
- Permettre aux résidents de circuler à pied, en vélo ou en triporteur du point A au point B dans leur quartier, sans obstacle majeur, tels que l'absence de trottoirs, l'étroitesse des rues, l'absence et l'interruption de voies cyclables ou la présence de barrières physiques ;
- Ne pas être perçu comme n'étant pas sécuritaire ;
- Inciter les résidents à la mobilité active avec des aménagements facilitants.

2. Secteurs du quartier moins accessibles à pied ou à vélo

2.1 Accessibilité problématique des piétons en raison des trottoirs interrompus

Les membres du Conseil de quartier ont signalé à plusieurs reprises à la Ville le fait, qu'à certains endroits du quartier, des trottoirs se terminent abruptement, forçant les piétons à traverser la rue pour atteindre le trottoir de l'autre côté, ou circuler sur la rue pour poursuivre leur trajet.

Dans une perspective de mobilité active, il est essentiel que les trottoirs soient des voies continues permettant aux piétons de se rendre à leur destination en toute sécurité, surtout sur les rues où la circulation est plus dense et plus rapide. Ces nombreuses interruptions de trottoirs se retrouvent généralement sur les rues qu'empruntent les écoliers des écoles primaires. Une liste de ces rues vous est présentée en annexe.

Recommandation : prolongement des trottoirs qui se terminent abruptement, particulièrement pour les parcours d'écoliers.

2.2 Sécurité et accessibilité des cyclistes et des piétons sur la rue Monseigneur-Cooke vers Val-Bélair

Bien que la piste cyclable du Corridor des cheminots longe la rue Monseigneur-Cooke jusqu'à Val-Bélair, des cyclistes et des piétons circulent, tout de même, sur la rue Monseigneur-Cooke. Peut-être parce que c'est plus efficace et plus rapide pour les cyclistes qui utilisent leur vélo de façon utilitaire. D'autant plus, que la seule entrée ou sortie du Corridor des cheminots se trouve plus loin sur la rue du Golf. Entre la rue du Golf et la rue Industrielle, le tronçon de la rue Monseigneur-Cooke n'est vraiment pas sécuritaire pour eux, par l'effet combiné de la vitesse des automobilistes, de la présence d'une courbe nuisant à la visibilité, de l'accotement en gravelle, de l'asphalte souvent endommagé et de la présence de grilles pluviales. De plus, elle ne permet pas aux automobilistes de respecter la distance de 1,5 mètre avec les vélos. Des accidents ont d'ailleurs été répertoriés dans cette zone par l'organisme Accès transports viables. La même situation liée à l'insécurité prévaut pour les piétons. La réfection de ce tronçon de la rue Monseigneur-Cooke, incluant l'installation de trottoirs et le traçage de bandes cyclables, du moins jusqu'à l'entrée du Corridor des cheminots de la rue du Petit-Vallon, amélioreraient son accessibilité et surtout la sécurité de l'ensemble des usagers.

Recommandation : réfection du tronçon de la rue Monseigneur Cooke, incluant l'installation de trottoirs et de bandes cyclables de la rue du Golf (Loretteville) jusqu'à l'entrée du Corridor des cheminots sur la route du Petit-Vallon.

2.3 Sécurité et accessibilité des cyclistes sur le boulevard Valcartier

Des résidents cyclistes doivent circuler sur le boulevard Valcartier pour des raisons utilitaires ou pour rejoindre la piste cyclable du Corridor des Cheminots. Ce boulevard est très dangereux pour les cyclistes en raison de la densité de la circulation, de la vitesse et du passage de camions lourds. Cette artère est très achalandée et relativement étroite, ne permettant pas aux automobilistes de respecter la distance de 1,5 mètre avec les vélos. Nous concevons que le traçage d'une bande cyclable peut être problématique. Des experts de la Ville pourraient se pencher sur cette question et apporter des solutions.

De plus, des citoyens ont constaté le peu de connexions sur le boulevard Valcartier Nord pour rejoindre la piste cyclable du Corridor des cheminots.

Recommandations :

- *voir les possibilités pour rendre accessible la pratique du vélo sur le boulevard Valcartier.*
- *Installer des bandes cyclables sur la rue du Golf et la rue Nelson-Petit-Vallon pour rejoindre le Corridor des cheminots.*

2.4 Accessibilité et sécurité à vélo sur le boulevard St-Jacques

L'interruption de la piste cyclable du boulevard St-Jacques au nord du boulevard Chauveau cause des difficultés pour les résidents de Loretteville qui veulent se déplacer à vélo pour se rendre à Ste-Foy, par exemple, ou ailleurs en ville, ainsi qu'au parc Chauveau (piste cyclable existante sur le boulevard Chauveau) ; secteurs non-accessibles via le Corridor des cheminots.

Recommandation : prolongement de la piste cyclable déjà existante le long du boulevard St-Jacques jusqu'au boulevard Bastien.

2.5 Accessibilité à vélo au boulevard de l'Ormière

L'accès à vélo pour les résidents du quartier qui veulent rejoindre le boulevard de l'Ormière pour travailler ou pour profiter des commerces et des services est problématique considérant, entre autres,

l'étroitesse des rues nord-sud de l'ancien secteur de Loretteville, ainsi que l'étroitesse et la côte abrupte à monter ou à descendre de la rue Racine.

Une bande cyclable existe déjà sur la rue de l'Hôpital au nord de la rue Racine. Son prolongement jusqu'au boulevard Johnny-Parent (seulement une indication du passage de vélos) faciliterait l'accessibilité en vélo au boulevard de l'Ormière.

Recommandation : prolongement de la piste cyclable de la rue de l'Hôpital (au nord de la rue Racine) pour rejoindre celle du boulevard Johnny-Parent (au sud de la rue Racine, seulement une indication de passage de vélos).

2.6 Accessibilité et sécurité des personnes à mobilité réduite

Les personnes à mobilité réduite, particulièrement celles qui habitent dans des résidences pour personnes âgées, sont désavantagées lorsqu'elles veulent se rendre à des commerces de proximité ou pour vaquer à leurs occupations, par exemple, sur la rue Racine. Certains lieux ou activités sont pour ces personnes inaccessibles à pied ou en triporteur et d'autres ne sont pas sécuritaires.

Recommandations :

- *Élargissement des trottoirs pour permettre aux personnes utilisant des triporteurs de circuler notamment, aux abords des résidences pour personnes âgées, des commerces et des lieux de services et sur les principales artères du quartier (boulevard Valcartier, rue Racine, boulevard des Étudiants et une partie du boulevard Johnny-Parent (sur le pont de la rivière St-Charles).*
- *Construction de trottoirs aux abords du Manoir de Jouvence, du salon funéraire sur la rue Wilfrid-Caron, de l'Hôpital Chauveau et du Foyer de Loretteville (rue Fortier).*

3. Équipements publics (bibliothèque, centre de loisirs, parc, école, etc.) ou générateurs de déplacements (entreprises, commerces, institutions, etc.) moins accessibles à pied ou à vélo

L'accessibilité et la sécurité des enfants circulant à vélo pour se rendre à l'école de Château-d'Eau, à son parc de jeux, à la piscine et au local des scouts et, l'été, au camp de jour (rue du Golf) est problématique.

La circulation des enfants à vélo pour se rendre à ces lieux situés sur la rue du Golf est non sécuritaire, en raison de la vitesse des voitures, de l'étroitesse de la rue et de la présence d'automobiles stationnées devant l'école aux heures où circulent les enfants. Les enfants utilisent la plupart du temps le trottoir pour circuler à vélo.

Recommandations :

- *Aménagement d'une piste cyclable en site propre et protégée par des bollards, notamment :*
 - *sur la rue du Golf à partir de la rue de l'Hôpital (pour rejoindre la piste cyclable sur la rue de l'Hôpital) et du Corridor des cheminots ;*
 - *sur la rue du Golf à partir du boulevard Valcartier.*
- *Aménagement de bandes cyclables sur les rues situées à l'ouest et au nord de la rue du Golf, là où circulent les enfants à pied ou à vélo (par exemple, les enfants qui circulent sur la rue du Jardin en provenance de la rue du Grand-Pré, etc.).*

4. Amélioration de l'intermodalité dans le quartier

Le quartier de Loretteville est relativement éloigné des grands centres d'activités de la ville. Les citoyens sont peu enclins à se déplacer en vélo pour aller travailler ou étudier au centre-ville ou à Ste-Foy, notamment. Pour améliorer l'intermodalité dans le quartier et la mobilité active des citoyens, des interventions pourraient être faites pour favoriser les circuits autobus-vélo.

Un terminus d'autobus est situé au carrefour de la rue Racine et de la rue Caron. Le prolongement de la bande cyclable de la rue de l'Hôpital (déjà existante entre le boulevard des Étudiants et la rue du Golf) vers le boulevard Johnny-Parent pourrait favoriser les déplacements à vélo pour les résidents qui montent ou descendent des autobus à cet endroit.

De plus, le Réseau de transport de la capitale pourrait élargir son programme *Vélobus* et installer des supports à vélos sur les autobus, autres que les métrobus, et particulièrement ceux qui desservent le quartier de Loretteville, tels que le 84, 75, 284 ou le 273.

Par ailleurs, la Ville pourrait installer éventuellement le système de réservation de vélos électriques à l'angle de la rue Racine et Caron dans le cadre de son programme de vélos partage, *Avélo*. Ce nouveau service pourrait ainsi inciter les citoyens du quartier à circuler à vélo pour vaquer à leurs occupations ou pour aller faire du vélo sur le Corridor des cheminots. Cette installation pourrait aussi favoriser la revitalisation de la rue Racine, principale artère du quartier.

Enfin, l'aménagement à venir d'un Parc-o-bus à l'angle du boulevard Bastien et du boulevard Robert-Bourassa devrait aussi offrir un stationnement protégé pour les vélos afin d'inciter les résidents à utiliser leur vélo plutôt que leur voiture.

Recommandations :

- *Prolongement de la piste cyclable sur la rue de l'Hôpital au sud de la rue Racine jusqu'au boulevard Johnny-Parent.*
- *Installation du système de réservation de vélos électriques sur la rue Racine à l'angle de la rue Caron.*
- *Installation de supports à vélos sur les autobus desservant le quartier de Loretteville.*
- *Aménagement d'un stationnement protégé pour vélo au Parc-o-bus à venir à l'angle du boulevard Bastien et du boulevard Robert-Bourassa.*

5. Barrières importantes pour la marche ou pour la pratique du vélo comme mode de déplacement dans le quartier

Nous ne pouvons pas dire qu'il y a des obstacles majeurs dans le quartier pour la pratique du vélo ou de la marche, dans le sens où peut l'entendre la Ville. Par contre, toutes les situations problématiques mentionnées précédemment constituent des obstacles parce qu'elles sont souvent perçues comme n'étant pas sécuritaires ou rebutantes pour la pratique du vélo ou de la marche utilitaire ou récréative. À cet égard, d'autres infrastructures ou aménagements mériteraient d'être construits ou améliorés afin de faciliter et de susciter l'intérêt des résidents à la pratique de ces deux activités.

Recommandations :

- *Augmenter le mobilier urbain dans le quartier pour permettre des pauses lors des promenades en vélo ou à pied, en particulier pour les familles et les personnes âgées. Par*

exemple, dans le sentier pédestre de la rivière St-Charles et sur les rues plus achalandées du quartier.

- *Rendre plus visible le marquage des passages piétonniers.*
- *Rénover les trottoirs trop endommagés qui ne facilitent pas la circulation à pied ou en triporteur.*

6. Commentaires de citoyens sur les cartes interactives

Des citoyens ont également émis des commentaires sur les cartes interactives de la ville. Certains ont été intégrés au texte précédent. Toutefois, les autres commentaires inscrits sur les cartes ne sont pas moins importants à considérer dans le cadre de cette consultation pour favoriser la mobilité active. Nous soulignons les suivants à titre d'exemples :

- Intersection dangereuse pour les piétons qui veulent rejoindre ou continuer sur le sentier linéaire de la rivière St-Charles entre les rues de la Faune, Marcel-Cantin et Gustave-Gagnon.

Recommandation : marquage d'une traverse piétons et installation d'une affiche indiquant un passage piéton.

- Arrêts d'autobus non sécuritaires à l'intersection du boulevard Valcartier et du boulevard des Étudiants en raison de l'absence de trottoirs et, en hiver, à cause des bancs de neige. D'autres arrêts dans le quartier présentent cette même situation, surtout sur les artères principales du quartier.

Recommandation : aménagement de trottoirs et d'abris-bus pour les arrêts d'autobus jugés moins sécuritaires.

Annexe : Liste des trottoirs à rénover ou à aménager

- Rue Racine : côté sud de Verret à l'Ormière (le côté nord est étroit et en mauvaise état et le côté sud mène au IGA-Convivio, à la Caisse populaire qui ouvrira cet automne de même qu'au Cinéma le Clap).
- Rue Verret : de Racine à Arthur-Dion (mène à l'école primaire L'Arc-en-Ciel)
- Rue Wilfrid-Caron, direction sud vers l'école de l'Aventure : cette voie d'axe nord-sud relie directement la rue Racine à la rue Durand. Le trottoir est inexistant jusqu'à la rue Fortier.
- Rue Fortier : sans trottoir et située aux abords de l'école de l'Aventure, cette rue locale d'axe est-ouest dessert de nombreuses rues du secteur résidentiel.
- Boulevard des Étudiants : le trottoir côté sud s'interrompt un peu avant l'intersection du boulevard Valcartier et reprend à la traverse piétonne pour le parc Jean-Roger Durand. Nous pensons qu'il doit être prolongé. (Danger entre autres pour les enfants qui se dirigent vers l'école de Château d'eau)
- Rue Morissette : le trottoir s'interrompt avant la jonction avec le boulevard Valcartier (Danger entre autres pour les enfants qui se dirigent vers l'école de Château d'eau).
- Rue Wilfrid-Caron, près du coin Racine (côté ouest) : le trottoir s'interrompt sans raison apparente, alors que la rue est suffisamment large pour qu'il se poursuive.
- Rue Louis IX : le trottoir s'interrompt du coin de la rue Wilfrid-Caron, jusqu'à la rue des Dames-Ursulines. Nous proposons une prolongation de ce trottoir sur tout ce tronçon.
- Rue Georges-Cloutier : sans trottoir, cette rue d'axe nord-sud, située entre deux artères principales : la rue de la Faune et le boulevard Bastien, est une voie fort utilisée par les touristes pour se rendre à l'hôtel-Musée Wendake ainsi que par les piétons et cyclistes voulant accéder aux sept circuits d'autobus sur le boulevard Bastien et au Corridor des Cheminots.
- Boulevard Saint-Jacques : Dans la partie nord, le trottoir part de l'intersection avec le boulevard Bastien mais s'arrête à la rue du Court-Métrage, pour ne reprendre qu'aux abords du boulevard Chauveau, beaucoup plus au sud. Une grande section de cette rue très fréquentée par les automobilistes est donc sans trottoir et ce, malgré la présence de résidences et du parc de l'Orme. Nous recommandons l'aménagement du trottoir jusqu'à Johnny-Parent.