



CONSEIL
DE QUARTIER
Saint-Sacrement

**Commentaires du conseil d'administration du Conseil de quartier de
Saint-Sacrement sur le projet de piste cyclable dans l'axe Père-Marquette**

Adopté le 27 avril 2011

Les membres du conseil d'administration du Conseil de quartier

| | |
|-----------------------------------|----------------------|
| M. Jacques Alméras | Président |
| M. Marc Julien | Vice-président |
| Mme Danielle Grondines | Trésorière |
| M ^{me} Sylvie Turcotte | Secrétaire |
| M. Roger Boileau | Administrateur |
| M. Martin Dumas | Administrateur |
| M ^{me} Marie-Ève Fortier | Administratrice |
| M. Jean-Christian Roy | Administrateur |
| | |
| M. Yvon Bussièrès | Conseiller municipal |

Soutien professionnel

| | |
|-----------------------------------|--|
| M ^{me} Ginette Bergevin, | Conseillère en consultations publiques à la Ville de Québec |
|-----------------------------------|--|

Adresse :

Arrondissement La Cité-Limoilou

399 St-Joseph Est, Québec (Québec), G1K 8E2

Téléphone : 418-641-6101 poste 3115

Courriel : conseilquartier.saint-sacrement@ville.quebec.qc.ca

Introduction

Le 29 septembre dernier, le conseil de quartier de Saint-Sacrement transmettait un mémoire contenant des commentaires et recommandations sur le projet de Plan de mobilité durable, notamment en ce qui concerne un projet de piste cyclable. Rappelons quelques éléments contenus dans ce document.

À la recommandation 2 visant à **Fixer la part modale du transport actif (marche et vélo) à 17 % de l'ensemble des déplacements de l'agglomération de Québec**, le conseil de quartier indiquait que pour cela, *il faudrait améliorer grandement le réseau cyclable **utilitaire** dans l'agglomération de Québec. Il sera important d'avoir des liens les plus directs possible entre les milieux résidentiels ou les pôles d'échanges et les principaux pôles d'activités. Il sera essentiel de faciliter le transfert de la Basse ville vers la Haute ville (tapis roulant, élévateur) à deux endroits au minimum (par exemple, à Sainte-Foy, vers l'Université, le CÉGEP et les centres commerciaux et pour la Colline Parlementaire), notamment pour le réseau cyclable. Il faudrait également améliorer l'inter modalité entre le transport en commun et le transport actif (stationnements pour vélo, systèmes de location de vélo, supports pour les vélos dans les autobus).*

Enfin, au niveau de la recommandation 40 visant à **soumettre à la consultation deux hypothèses de transformation du boulevard qui poursuivraient l'objectif d'amélioration du transport alternatif dans ce corridor stratégique**, le conseil de quartier de Saint-Sacrement y allait de la recommandation suivante : *Après avoir assisté à la présentation des diverses hypothèses le 28 septembre, voici une première réaction. La solution «boulevard René-Lévesque» semble plus coûteuse, moins sécuritaire pour les cyclistes et les piétons et elle comporte des irritants (ex. circulation de transit). L'option René-Lévesque semble viser plus spécifiquement un certain type de cyclistes, soit les cyclistes très expérimentés, ce qui est moins intégrateur pour la population générale des quartiers centraux. La solution « Père-Marquette », tel que développé en «bike boulevard» semble davantage accessible, très sécuritaire et réalisable à moindre coût, compte tenu qu'il y aurait moins de développement à faire étant donné son existence actuelle. Également, la proposition Père-Marquette semble aller dans le sens d'amener les jeunes familles dans les quartiers plus centraux et faire profiter à un plus grand nombre de jeunes (enfants, adolescents, jeunes adultes) le déplacement à vélo. Par ailleurs, en ce qui concerne la partie qui traversera spécifiquement le quartier Saint-Sacrement, nous souscrivons à l'ouverture d'une voie à travers le Collège Saint-Charles Garnier, ainsi qu'à travers les terrains Bellevue, ceci afin d'en faire un trajet plus direct.*

On indiquait également dans le mémoire *qu'il restait encore bien des éléments à préciser, ce qui fait qu'une enquête de notre part qui serait réalisée auprès des citoyens de Saint-Sacrement démontrerait la même ambivalence que celle qui a été exprimée lors de la soirée du 28 septembre. Une étude technique de faisabilité, couplée à une étude des coûts de réalisation de chacune des options, doit être entreprise avant la prise de décision finale. Cette étude devra tenir compte de tout le trajet de ladite piste, soit du Vieux-Québec jusqu'à la pointe de Ste-Foy, et ce, en raison du fait qu'elle constituera un élément majeur dans le territoire urbain en raison de sa desserte de la toute la Haute-Ville. Un choix éclairé sera possiblement un peu plus facile après cette étude, bien qu'elle n'éliminera pas les choix plus idéologiques (plus familial versus plus sportif, etc.), mais on connaîtra les embûches liées à chaque option et les coûts associés.*

Enfin, le Conseil de quartier de Saint-Sacrement se disait prêt à poursuivre la réflexion avec les autorités de la Ville sur ce sujet important pour notre quartier. C'est donc avec un grand intérêt

que plusieurs membres du conseil de quartier ont assisté à la rencontre d'information du 19 avril au cours de laquelle, en plus de l'excellente présentation qui a été faite du projet de piste cyclable dans l'axe Père-Marquette, il aurait été aussi intéressant de pouvoir situer ce projet dans le Plan de mobilité durable dont la publication se fait malheureusement attendre.

Commentaires généraux

D'entrée de jeu, nous souscrivons positivement aux objectifs du projet de piste cyclable tels qu'énoncés par ses promoteurs, à savoir de favoriser une piste cyclable sécuritaire et utilitaire dans un environnement agréable ainsi que de diminuer la circulation de transit notamment dans le quartier Saint-Sacrement.

Nous sommes confortables avec la décision de privilégier dans le cadre de ce projet l'axe Père-Marquette, tout en permettant l'accès du boulevard René-Lévesque aux cyclistes qui le préfèrent.

Nous sommes par ailleurs conscients de l'importance de la phase expérimentale qui permettra d'évaluer les impacts sur l'environnement et le quotidien des citoyens du quartier, par exemple une nouvelle circulation de transit, l'accès aux résidences. Ces impacts demeurent selon nous mineurs dans le cas où les services concernés de la Ville sauront écouter et prendre des mesures d'atténuation rapidement. Dans le but d'assurer le succès de ce projet, le Conseil de Quartier St-Sacrement offre son support tout au long de la phase expérimentale, et souhaite en contrepartie la collaboration de la ville le cas échéant, quant à la prise de mesures ou solutions pour assurer la satisfaction des gens du quartier suite à la période d'évaluation.

Comme l'axe Père-Marquette compte plusieurs établissements scolaires à proximité, il serait important que des voies d'accès sécuritaires soient prévues permettant de relier la piste à ces différents établissements scolaires notamment l'école St-Sacrement, le CÉGEP Garneau, et l'école Anne-Hébert. Il en est de même pour le Centre de loisirs Saint-Sacrement.

Par ailleurs, il serait primordial que des budgets afférents, autant en phase de démarrage du projet qu'en phase de consolidation, soient disponibles afin que le pavage, dont on a abondamment déploré le piètre état sur la rue Père-Marquette, la signalisation au sol et en hauteur ainsi que les terre-pleins soient toujours dans le meilleur état possible. Il faudra également investir dans le mobilier cycliste non seulement aux endroits stratégiques de ce vélo boulevard, mais ailleurs dans la ville : porte-vélos abrités, éclairage, peinture, etc. Il faudra aussi que des efforts soient faits pour supporter l'usage du vélo en hiver : type de machinerie adaptée pour les pistes (gratte ou balais), type de granule, fréquence d'entretien, etc.

Au plan budgétaire, pourrait-on songer à la création d'une unité administrative distincte, soit au sein du Service de la voirie, ou séparée, qui se consacre au transport vélo (budget, équipements, expertise, employés, etc.). Sinon, les budgets nécessaires pour les pistes cyclables et les chaussées partagées risquent de pâtir du fait de leur concurrence avec ceux requis pour le maintien de l'ensemble du réseau routier sous la responsabilité de la Ville. Enfin, un budget devra être prévu pour pallier le plus rapidement possible aux problèmes suscités par le projet.

Commentaires spécifiques aux différents tronçons situés dans le quartier Saint-Sacrement

Tronçon Belvédère jusqu'à Joffre : La localisation ainsi que l'aménagement des terre-pleins sur l'axe Père-Marquette rencontrent bien les objectifs de diminuer la circulation automobile sur l'axe Père-Marquette et d'ainsi favoriser les cyclistes. L'environnement planifié est agréable avec les plantations prévues, mais aussi, sécuritaires pour les cyclistes. Il faudrait toutefois garder la porte ouverte à un changement d'orientation des terre-pleins, advenant qu'une inversion à 180 degrés puisse contribuer à diminuer de façon plus optimale la circulation de transit. Il faudra porter une attention particulière à la sécurité des cyclistes et des piétons à l'intersection des rues Père-Marquette et Calixa-Lavallée, notamment en intervenant sur le stationnement, compte tenu du nombre important d'autobus qui circulent sur cette dernière artère. Le Conseil de quartier entend prendre le pouls des résidents quant aux impacts des aménagements prévus pour cet été, et vous faire part de ses recommandations.

Il faudra aussi prévoir des arrêts à l'intersection des rues Père-Marquette et Joffre pour permettre aux cyclistes de traverser la rue Joffre de façon sécuritaire pour aller rejoindre la piste du Collège Saint-Charles-Garnier. Il faudra également assurer un dégagement du stationnement le long de la rue Joffre pour une meilleure visibilité à la fois des cyclistes et des automobilistes et aussi pour permettre l'accès à la piste qui longera le côté ouest de la rue Joffre en direction de la bibliothèque.

Tronçon Collège Saint-Charles-Garnier : Bien que le projet soit très intéressant au plan de l'esthétique et de la sécurité, il est évident que la ligne droite serait préférable pour traverser le Collège et, dans ce sens, il faudrait continuer à explorer cette option avec ses propriétaires. Aussi, il faudrait préciser davantage l'ordre de grandeur du détour qui passerait à l'avant du Collège plutôt que, par exemple, avoir une option qui consisterait à tourner franc nord sur la rue Joffre pour rejoindre Raymond-Casgrain en direction ouest. L'obstacle qui apparaît au bout de la rue sur Ernest Gagnon, soit le bâtiment désaffecté de la GRC, pourrait faire l'objet d'une demande au gouvernement fédéral afin qu'il cède le terrain pour la bonne cause du vélo et de l'environnement, sinon d'acheter le terrain. Il y aurait aussi la possibilité d'acheter ou d'exproprier une bande de terrain à côté du bâtiment ainsi que du terrain de l'école et du Samuel Holland et on débouche directement sur la rue Holland, puis De Longueuil jusqu'à Eymard. Cette option serait-elle plus rapide et plus rectiligne pour une piste pour les travailleurs? Par ailleurs, l'option Collège Saint-Charles-Garnier pourrait aussi être développée, ce qui rendrait disponibles deux possibilités de trajets, une première desservant davantage les cyclistes provenant du nord, une seconde pour ceux provenant du sud.

Tronçon Louis-Fréchette jusqu'à Eymard : il y aurait lieu de mieux expliquer la pertinence du terre-plein à l'intersection des rues Louis-Fréchette et Raymond-Casgrain quant à son impact sur la piste cyclable surtout si celle-ci passe par l'avant du Collège Saint-Charles-Garnier. Des citoyens de la rue De Repentigny ont exprimé craindre que le transit du matin venant de l'avenue Eymard passe par leur rue en raison de l'installation d'un terre-plein sur l'avenue Marguerite-Bourgeois. De plus, il faudra observer l'effet du transit du soir sur les autres rues du secteur, notamment Maréchal-Foch ou De Longueuil. La Ville devra également observer les effets sur la congestion automobile déjà importante sur la rue Holland aux heures de pointe et prévoir un feu de circulation plus long pour les cyclistes à l'intersection des rues De Callières et Holland.

Tronçon Eymard jusqu'à Hélène-Boulé : Il faut faciliter l'accès des cyclistes à l'entrée du parc Bellevue à partir de la rue Eymard et leur passage à travers le parc, tout en assurant la sécurité des enfants et les citoyens âgés du secteur qui utilisent ce passage et le parc. Il faut continuer de travailler avec les propriétaires des terrains sur le site du Collège Bellevue afin de trouver le tracé le plus rectiligne possible. Celui présenté sur le schéma actuel de consultation constitue un détour trop important.

Pour les sections à l'extérieur du quartier Saint-Sacrement : le secteur ouest : il est intéressant de constater que l'on tient compte qu'il y a deux entrées principales dans le secteur de l'Université, soit au sud et au nord; **le secteur est :** l'idée de contresens pour les cyclistes sur la rue Saint-Jean mérite définitivement d'être explorée.

Conclusion

En conclusion, à titre de membres du conseil de quartier de Saint-Sacrement, nous sommes ravis de cette volonté affirmée des autorités municipales de mettre en œuvre ce projet de piste cyclable dans notre secteur et d'en faire un projet pilote qui pourra inspirer le développement futur du réseau cyclable à Québec. Nous souscrivons à la proposition de remplacer le terme *vélo boulevard* par une expression acceptable du point de vue de la langue.

Enfin, nous réitérons notre engagement à recueillir les commentaires des citoyens du quartier durant la phase expérimentale du projet et à travailler en collaboration avec ses responsables afin d'en faire une réussite autant pour les cyclistes *professionnels* que pour les cyclistes amateurs et les familles du quartier.