CONSEIL DE QUARTIER DE SAINT-LOUIS

PROJET DE CONSTRUCTION D'UN TRAMWAY À QUÉBEC

Mémoire remis au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement

27 Juillet 2020

Table des matières

1 Le conseil de quartier de Saint-Louis 3

2 Préambule 4

3 Une capacité fortement accrue de transport en commun : une nécessité 4

4 La sécurité des élèves du campus de l'école secondaire De Rochebelle 5

5 Les terrains de soccer 7

6 La protection du boisé De Rochebelle 7

7 La sécurité des piétons et des usagers du tramway sur le boulevard Laurier 9

7.1 Contexte 9

7.2 Situation actuelle 9

7.3 L'impact du tramway 10

7.4 La sécurité sur les quais 11

7.5 Opportunités offertes par le réaménagement du boulevard Laurier 11

8 L'attractivité du pôle d'échanges de Sainte-Foy 12

9 Conclusion 13

ANNEXE 1 ..... **Erreur ! Signet non défini.**

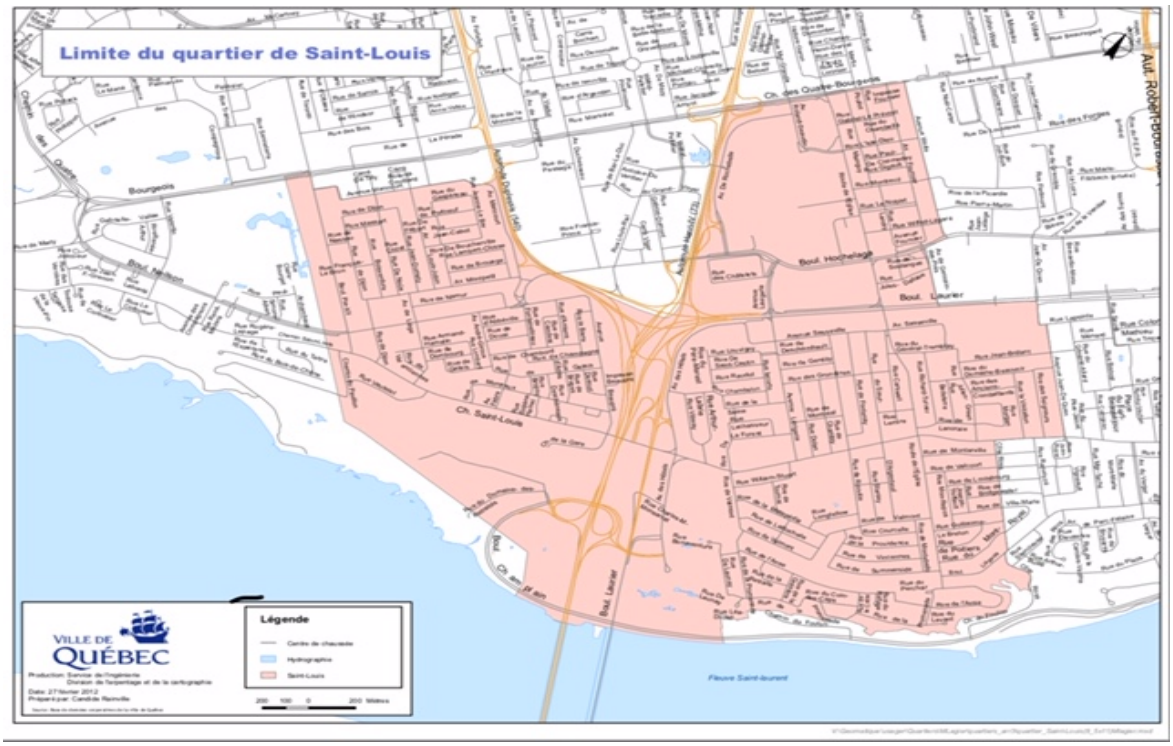
ANNEXE 2 16

ANNEXE 3 17

1 LE CONSEIL DE QUARTIER DE SAINT-LOUIS

Le conseil de quartier de Saint-Louis est un organisme de la Ville de Québec créé dans le but de faciliter la consultation des résidents et résidentes et de leur permettre de s'exprimer sur le développement du quartier, l'aménagement du territoire et des propriétés municipales, la vie communautaire et la sécurité publique.

Les limites du quartier sont illustrées par la carte ci-dessous :



La population du quartier était de 14 305 personnes au recensement de 2016. Elle a augmenté de 4,4 % par rapport à 1996, tandis que le nombre de ménages a progressé de 8,8 % passant à 6 790 en 2016. De ce nombre, 35,6 % logent dans des maisons individuelles et 42,4 % dans des édifices de moins de 6 étages. La densification du milieu bâti observé depuis 2016 confirme la tendance à la hausse de la population dans le quartier.

Quatre tronçons du tracé du tramway sont dans les limites du quartier de Saint-Louis ou lui sont contigus :

- Sur le boulevard Laurier, à l'ouest de l'avenue Jean-de Quen ;
- entre le boulevard Laurier et le chemin des Quatre-Bourgeois ;

- entre l'avenue Roland-Beaudin et le boulevard Henri IV, sur le chemin des Quatre-Bourgeois ;
- entre les boulevards Duplessis et Pie-XII, sur le chemin des Quatre-Bourgeois.

S'y trouveront également le pôle d'échanges de Sainte-Foy ainsi que les stations CHUL et Roland-Beaudin.

2 PRÉAMBULE

Le conseil de quartier de Saint-Louis a déposé un mémoire en août 2017 dans le cadre de la *Consultation sur la mobilité durable et un réseau structurant en transport en commun* qui concluait entre autres que la Ville de Québec devait investir de façon significative dans un réseau bien interconnecté, intégrant divers modes de déplacements actifs et sécuritaires. En juin 2019, le conseil de quartier a appuyé la réalisation d'un tel réseau en réitérant l'importance de privilégier la mobilité durable et l'urgence de sa mise en œuvre pour l'agglomération.

Dans le cadre des audiences publiques du BAPE portant sur le projet de construction du tramway, les commentaires formulés dans le présent document portent sur la sécurité des élèves du campus de l'école secondaire De Rochebelle et sur celle des piétons, cyclistes et usagers du tramway sur le boulevard Laurier, sur la protection du boisé De Rochebelle ainsi que sur les services offerts au pôle d'échanges de Sainte-Foy.

3 UNE CAPACITÉ FORTEMENT ACCRUE DE TRANSPORT EN COMMUN : UNE NÉCESSITÉ

Les principales sources de préoccupations soulevées par les citoyens et citoyennes aux réunions du conseil de quartier de Saint-Louis sont, en plus de la croissance du nombre de déplacements automobiles, l'achalandage accru sur des rues de circulation locale (circulation de transit), la vitesse élevée des véhicules et le déficit de qualité de certaines infrastructures (configuration de rues, localisation, affichage et éclairage des traverses piétonnes, absence et déneigement des trottoirs, etc.). Il y a nécessité d'agir de manière vigoureuse sous peine de voir la qualité du quartier se dégrader dramatiquement :

- Le quartier fait partie du second pôle d'emplois de la Communauté métropolitaine de Québec. On y retrouve notamment l'Agence du revenu du Québec, des centres commerciaux (Laurier Québec, Places de la Cité et Sainte-Foy), des immeubles de bureaux (SSQ, Delta, Jules Dallaire), l'Institut de

cardiologie et de pneumologie de Québec, le Centre hospitalier de l'Université Laval, le Centre mère-enfant Soleil, l'Université Laval, le Cégep de Sainte-Foy, l'école secondaire De Rochebelle, le Centre de formation professionnelle Marie-Rollet, l'Aquarium de Québec ainsi que divers établissements hôteliers.

- Le quartier est également la principale porte d'entrée-sortie de l'agglomération de Québec ainsi que l'unique territoire de destination ou de transit des déplacements inter-rives (exception faite de la Traverse Québec-Lévis).
- L'Enquête origine-destination 2017 montre donc que, durant une journée moyenne de semaine, le secteur Sainte-Foy, dont le quartier de Saint-Louis, se révèle être le plus important pôle de destination de la région de Québec [1] (Annexe 1). Dans ce secteur, plus de 475 000 déplacements ont été effectués dont environ 80 % (380 000) l'ont été en automobile (Annexe 2). Cela n'ira qu'en s'accentuant.
- Parmi les 240 000 déplacements qui ont le secteur Sainte-Foy pour origine, près de 45 % (100 119) avaient ce même secteur pour destination. Cela démontre qu'un bon nombre de déplacements s'effectuent entre des endroits rapprochés. La densification du quartier et l'accroissement sous-jacent des déplacements devraient ainsi aller de pair avec des mesures visant à faciliter et à accroître les déplacements actifs, tant à pied qu'à vélo, et augmenter l'utilisation du transport en commun au dépens de l'automobile.
- Ce volume de déplacements, particulièrement ceux en automobile, laisse entrevoir un fort potentiel de clientèle du futur réseau de transport en commun. Toutefois, l'atteinte de cette clientèle accroit les exigences quant à l'attractivité de ce réseau dont la qualité des services (ex. accessibilité et délai de déplacement), la sécurité (ex. accès et déplacements), la qualité des infrastructures (ex. les pôles d'échanges), etc.

4 LA SÉCURITÉ DES ÉLÈVES DU CAMPUS DE L'ÉCOLE SECONDAIRE DE ROCHEBELLE

Le tronçon du tramway entre le boulevard Laurier et le chemin des Quatre-Bourgeois traverse en surface, dans un axe nord-sud, la totalité du campus de l'école secondaire De Rochebelle.

[1] Enquête origine-destination 2017 — Faits saillants de l'enquête-ménages, p. 42.

Ce campus compte 1 650 élèves (2018-2019) répartis dans quatre pavillons et un centre sportif. Adjacents aux pavillons, se trouvent le Centre de formation professionnelle Marie-Rollet ainsi que le Centre d'éducation des adultes des Découvreurs (Centre du Phénix).

Ce tronçon croise une des quatre voies d'accès au campus, soit la rue adjacente à la Bibliothèque Monique-Corriveau qui débouche sur la route de l'Église.

Le CQSL est informé que les autorités scolaires ont fait part à la Ville de leurs préoccupations concernant la sécurité des élèves. Sous réserve que les autorités scolaires sont les interlocuteurs les mieux placés avec qui la Ville doit s'entendre sur les solutions, le CQSL trouve nécessaire de prendre d'intenses mesures pour sécuriser les déplacements des élèves sur le campus.

Par exemple, dans l'étude d'impact sur l'environnement concernant le pôle d'échanges de Sainte-Foy, la Ville mentionne que la vitesse du tramway sera de 50 km/h sur le tronçon entre la station Roland-Beaudin et le pôle d'échanges et de 30 km/h au croisement de la rue adjacente à la Bibliothèque Monique-Corriveau, laquelle pourra être diminuée à 20 km/h le cas échéant[2]. La Ville envisage aussi de diminuer le nombre de lieux de traverses piétonnes sur le tracé du tramway et le boulevard Hochelaga en dirigeant les piétons vers des traverses munies de feux de circulation et de feux pour piétons, telles celles de la rue adjacente à la Bibliothèque Monique-Corriveau et celle accolée au corridor du tramway à la traversée du boulevard Hochelaga. La Ville ajoutera également une traverse sécurisée donnant accès aux édifices Iberville. L'intersection de l'avenue Lavigerie demeure cependant à risques malgré la présence d'une signalisation pour piétons.

Le conseil de quartier de Saint-Louis est d'avis que :

- la vitesse du tramway devrait être de 20 km/h aux heures d'arrivée et départ des élèves sur le tronçon compris entre le boulevard Hochelaga et la limite nord du campus ;
- la Ville devrait mettre en place des infrastructures (ouvrages d'art, végétation ou autre) contraignant davantage l'obligation d'utiliser les traverses piétonnes sécurisées le long du tracé du tramway sur le campus.

[2] Étude d'impact sur l'environnement, Addenda no 2 — version finale, Pôle d'échanges de Sainte-Foy, p.19 et 47.

5 LES TERRAINS DE SOCCER

Le tronçon entre le pôle d'échanges de Sainte-Foy et la station Roland-Beaudin entraînera la disparition de deux terrains de soccer. Ceux-ci sont parmi les plus beaux de la ville et servent tant pour des pratiques que pour des matchs de niveau participatif et élite, en saison régulière et lors de tournois. Le CQSL est informé que la Ville a localisé un espace sur lequel elle propose de relocaliser ces terrains et que les autorités concernées seraient satisfaites. Le conseil de quartier fait sienne la préoccupation que les terrains existants ne soient pas démantelés avant de pouvoir assurer une continuité de jeux de soccer sur le campus.

6 LA PROTECTION DU BOISÉ DE ROCHEBELLE

Le boisé De Rochebelle est situé entre le Centre sportif de Sainte-Foy et le campus de l'école secondaire De Rochebelle (figure ci-après[3]). Les citoyens et citoyennes ainsi que le conseil de quartier ont maintes fois exprimé leur attachement à ce boisé en demandant à la Ville de Québec d'en assurer l'intégrité et la protection (ex. : interdire la coupe d'arbres et le déversement de la neige en provenance des stationnements adjacents) sur la base que :

- Cet ancien boisé est le seul espace vert naturel localisé dans le secteur formé par le chemin des Quatre-Bourgeois, la route de l'Église, le boulevard Hochelaga et l'avenue De Rochebelle et il est considéré par plusieurs comme étant le poumon de ce secteur dont la canopée est parmi les plus faibles de la ville ;
- Le boisé est par ailleurs l'un des derniers vestiges de la forêt Gomin. Il témoigne, malgré les altérations qu'il a subies, de l'environnement forestier qui couvrait jadis le territoire bien avant l'urbanisation du 20e siècle. On y retrouve notamment des essences d'arbres plus rares, dont le chêne rouge, lequel était l'emblème de l'ancienne ville de Sainte-Foy ;
- Ce boisé fait partie d'un secteur faisant l'objet d'une importante densification ;
- La Ville s'est engagée à protéger et à améliorer ce boisé ;
- Finalement, le boisé est utilisé à des fins didactiques et éducatives par l'école secondaire De Rochebelle.

[3] Source : Google Earth, 2018.

Bien que l'emprise exacte du tronçon reliant la station Roland-Beaudin et le pôle d'échanges de Sainte-Foy ne soit pas encore déterminée, la proximité immédiate du tracé avec le boisé De Rochebelle incite le conseil de quartier à réitérer que le boisé doit être préservé. Le cas échéant, le conseil de quartier de Saint-Louis s'opposera à toute coupe d'arbres et à toute diminution de sa superficie.

Outre le tracé du tramway, le projet comporterait une piste cyclable dont un tronçon traverserait en direction nord-sud ledit boisé[4]. Le conseil de quartier appuie la mise en place d'une piste cyclable nord-sud qui faciliterait l'accès au campus De Rochebelle, au centre sportif Sainte-Foy et au pôle d'échanges de Sainte-Foy. Cependant, **pour les motifs expliqués précédemment, le conseil de quartier de Saint-Louis** s'oppose à la trouée proposée dans le boisé pour le passage de celle-ci.

[4] Étude d'impact sur l'environnement, Addenda no 2 — version finale, Pôle d'échanges de Sainte-Foy, p.48, figure 38

7 LA SÉCURITÉ DES PIÉTONS ET DES USAGERS DU TRAMWAY SUR LE BOULEVARD LAURIER

7.1 Contexte

Le boulevard Laurier fait l'objet d'une importante circulation automobile compte tenu de sa position géographique donnant accès à la tête des ponts et des nombreuses clientèles qu'il dessert, dont trois centres commerciaux d'envergure, de nombreux immeubles commerciaux et résidentiels, des institutions d'enseignement et deux centres hospitaliers. La problématique relative à la sécurité des usagers, déjà très présente sur ce boulevard, s'accentuera avec la croissance du trafic automobile malgré le réaménagement des boulevards Hochelaga et Laurier qui seront saturés bien avant l'échéance de 2041.

Cet environnement commercial, institutionnel et résidentiel génère également de nombreux déplacements piétonniers et à vélo nécessitant la traversée du boulevard par des résidents, travailleurs, clients, enseignants, étudiants, bénéficiaires de services médicaux et professionnels, et personnes à mobilité moindre. Ces déplacements sont appelés à s'accroître au cours des prochaines années compte tenu d'une volonté de densification de l'axe Laurier et de la vocation économique qu'il lui est dévolu.

7.2 Situation actuelle

Dans les faits, le tronçon du boulevard Laurier localisé entre la tête des ponts et l'autoroute Robert-Bourassa est considéré, à en juger par le comportement de plusieurs automobilistes, comme étant le début ou la fin d'une autoroute avec ses six voies de circulation, ses pourtours dégagés et sa vision axiale à longue portée. Ce boulevard non contraint par des aménagements physiques et dont les feux sont synchronisés se veut bien souvent une voie de transit à parcourir le plus rapidement possible pour atteindre sa destination. La vitesse réelle (60-70 km/h) dépasse souvent la vitesse prescrite (50 km/h). Du point de vue piéton ou cycliste, la priorité est sans contredit accordée au trafic routier et à sa fluidité au détriment de leur droit légitime d'utiliser ou de traverser cette artère en toute sécurité.

Le boulevard Laurier traverse d'est en ouest le quartier de Saint-Louis et se dresse comme une frontière difficile à franchir par les piétons et les cyclistes qui proviendront du sud de ce boulevard pour se rendre à la station de tramway la plus proche, soit le pôle d'échanges de Sainte-Foy. Les seuls endroits prévus pour traverser le boulevard sont la route de l'Église et l'avenue Lavigerie ce qui entraînera un déplacement supplémentaire

de plus de 800 m dans la majorité des cas. La population de ce secteur constitue une part importante des 24 500 usagers potentiels de ce pôle d'échanges. La traversée à pied du boulevard Laurier dans ce secteur est à risques et cette situation a été soulevée à maintes reprises par des citoyens et citoyennes.

À titre d'exemple, le temps actuellement alloué de 26 secondes pour traverser l'intersection de la route de l'Église exige qu'une personne soit alerte et ne souffre d'aucun handicap. Les parents et leurs enfants (à pied ou en poussette) ainsi que les personnes avec une mobilité moindre sont incapables de respecter ce délai et effectuent la traversée à risques, car elles sont souvent sur la chaussée au moment de la relance du trafic automobile et parfois, doivent se réfugier sur le terre-plein central.

7.3 L'impact du tramway

Sur le boulevard Laurier, le tramway sera implanté dans un environnement qui est à l'heure actuelle défavorable aux déplacements des piétons et cyclistes. Puisqu'en début et en fin de déplacements, les usagers du tramway seront des piétons, l'implantation du tramway pose donc la question de savoir comment ajouter un surcroit de piétons dans un tel environnement.

La capacité de traverser le boulevard en sécurité et avec quiétude devra être au rendez-vous, particulièrement aux stations « Laurier-CHUL » et « SSQ-Place Ste-Foy ». Des traversées partielles (trottoir à station) s'ajouteront aux traversées complètes (trottoir à trottoir) et du même coup, augmenteront les risques d'accident particulièrement à l'un des endroits les plus critiques de l'arrondissement, soit la traverse reliant Laurier Québec et le CHUL. La traversée complète du boulevard sera plus longue et demandera plus de vigilance qu'actuellement du fait que les piétons devront porter attention à deux voies de tramway en plus des six voies de circulation automobile.

De plus, l'interdiction de tourner à gauche à la plupart des intersections sur le boulevard Laurier en direction ouest concentrera le trafic sur certaines rues du quartier, dont l'avenue Jean-de Quen. Cette avenue qui est sur les parcours piétons et cyclistes vers deux écoles primaires (Saint-Yves et Sainte-Foy Elementary) et un hôpital (CHUL) passera de rue résidentielle à voie majeure de transit entre le boulevard Laurier et le chemin Saint-Louis. Aucune mesure de mitigation de cet impact n'a été évoquée ni portée à notre connaissance par les responsables du projet.

7.4 La sécurité sur les quais

Le réaménagement du boulevard nécessitera une emprise beaucoup plus importante pour accueillir la mise en place d'une promenade piétonne (côté Laurier), de six voies de circulation automobile, de l'infrastructure du tramway (deux voies et deux quais) et d'un trottoir (côté CHUL), comparativement au terre-plein et aux sept voies automobiles actuels.

Étant donné la limitation physique en largeur de l'emprise disponible, du réaménagement visé et des largeurs minimales à respecter pour les voies automobiles et l'emprise du tramway notamment, il y a un risque que cela se traduise par des quais exigus ce qui ne ferait qu'accroître les risques à la sécurité des usagers du tramway. À certaines périodes d'affluence, les usagers seraient agglutinés dans un espace plutôt restreint juste à proximité de deux sources de danger, soit trois voies de circulation automobile en mouvement d'un côté et une voie de tramway de l'autre. Il faut rappeler qu'en vitesse de croisière des véhicules (50-70 km/h), soit entre deux périodes d'arrêt de la circulation dues aux feux de signalisation de la traverse, les usagers se sentiront comme des travailleurs frôlés par des véhicules sur un chantier routier.

De plus, à l'heure de pointe, soit à la fermeture des commerces et des immeubles de bureaux, la capacité des quais devra permettre d'accueillir en sécurité tous les usagers du tramway (embarquement et débarquement) auxquels s'ajouteront les personnes qui sont en attente pour terminer leur traversée. Il faut rappeler qu'une rame de tramway a la capacité de transporter 260 personnes assises.

7.5 Opportunités offertes par le réaménagement du boulevard Laurier

La venue du tramway qui nécessite la refonte du boulevard Laurier donne l'occasion à la Ville de réfléchir à la vocation future de cette artère, sur un horizon de 20-30 ans, dans une perspective de mobilité durable. Toutes les décisions devant être prises dans le cadre du projet de tramway et plus spécifiquement du réaménagement du boulevard Laurier devraient prioriser et faciliter la mobilité durable. Ce réaménagement devrait :

- Prioriser et encourager les déplacements actifs ;
- Faciliter et accroître l'utilisation du transport collectif au lieu de l'automobile (ex. : trajet accessible et sécuritaire, distance pour atteindre une station) ;
- Contraindre l'offre de service aux automobilistes (ex. : temps d'attente aux traverses de piétons, nombre de voies automobiles, vitesse, cases de stationnement, etc.) ;

- Modifier l'environnement physique du boulevard par des aménagements structuraux pour changer le comportement des automobilistes (ex. : rétrécissement de voie, traverses piétonne et cycliste larges et surélevées, etc.) ;
- Repenser le boulevard pour en faire un véritable boulevard urbain.

Le conseil de quartier soumet dans l'annexe 3 du présent mémoire, des suggestions pour augmenter la qualité des services et l'achalandage tout en assurant et en rehaussant la sécurité des piétons, des cyclistes et des usagers du tramway.

8 L'ATTRACTIVITÉ DU PÔLE D'ÉCHANGES DE SAINTE-FOY

La Ville de Québec a déjà mentionné que *l'efficacité et la fluidité d'un réseau structurant reposent d'abord sur la possibilité pour chaque citoyen de choisir le bon mode de déplacement au bon endroit. Le succès d'un tel réseau s'appuie aussi sur l'aménagement de plusieurs infrastructures conviviales pour faciliter les transferts entre les différents modes de transports*[5], dont les pôles d'échanges. Elle a mentionné également que *la création des pôles d'échanges favorisera une plus grande intermodalité en assurant une connexion des voitures, des autobus locaux et du transport actif vers le réseau à haute fréquence*[6].

Le pôle d'échanges de Sainte-Foy sera le seul offrant une interconnexion entre deux réseaux majeurs de transports en commun (RTC et STLévis). Il est le deuxième en importance au plan achalandage après celui de l'Université Laval avec ses 24 500 usagers potentiels. Les utilisateurs en transit entre ces deux réseaux auront un temps de parcours plus long que ceux utilisant uniquement l'un ou l'autre réseau et les services offerts au pôle d'échanges devraient en tenir compte.

Le projet de tramway prévoit donc que les pôles d'échanges seront conçus pour être fonctionnels, sécuritaires, **accessibles** et **conviviaux**. Or, lors de la présentation faite au conseil de quartier en mai 2020 concernant la relocalisation du pôle d'échanges de Sainte-Foy, la Ville a mentionné que ce pôle n'offrirait pas de zone dépose-minute pour les automobilistes ni de zone d'attente pour les taxis alors que de telles zones sont prévues au pôle d'échanges de Saint-Roch. Le pôle d'échanges de Sainte-Foy n'offrirait pas non plus de service de toilettes ni de service alimentaire. Il offrirait tout au plus un « stationnement pour vélos », mais celui-ci n'est pas illustré sur les plans et croquis

[5] https://reseaustructurant.info/composantes/

[6] https://reseaustructurant.info/composantes/poles-echanges/

disponibles. Le pôle d'échanges de Saint-Roch offrira quant à lui des « supports à vélos incluant des espaces sécurisés ». On ne peut que remarquer que le besoin de sécurité en cette matière devrait être le même, quel que soit le pôle d'échanges.

Le conseil de quartier de Saint-Louis est d'avis que pour atteindre les objectifs d'attractivité, d'accessibilité et de convivialité en vue d'accroître la part modale du transport en commun, notamment aux pôles d'échanges :

- Le pôle d'échanges de Sainte-Foy devrait intégrer une zone dépose-minute pour les automobilistes et une zone d'attente pour les taxis comme celles prévues au pôle d'échanges de Saint-Roch ;
- le pôle de Sainte-Foy devrait offrir des services de base comme des accès à des toilettes et à une restauration rapide telles des machines distributrices ou autre.

Le conseil de quartier de Saint-Louis est aussi d'avis que, en raison de son rôle majeur dans le réseau structurant, de sa localisation physique à l'entrée ouest de la ville et de son ouverture sur le futur, le pôle d'échanges de Sainte-Foy :

- devrait être un projet signature et faire l'objet d'un concours auprès de groupes d'architectes (professionnels et étudiants) ;
- devrait déjà comprendre une infrastructure souterraine d'une longueur légèrement supérieure à la largeur de la plateforme du tramway permettant de rejoindre éventuellement les immeubles environnants (actuels et à venir en remplacement des stationnements) dans le cadre d'une densification sous l'approche « TOD ». Il vaudrait mieux prévoir une telle infrastructure lors de la construction de la plateforme que de devoir creuser plus tard sous les rails.

9 CONCLUSION

Le défi pour la Ville de Québec d'assurer la sécurité, voire la quiétude, des usagers de la route qui sont les plus vulnérables est particulièrement élevé sur les boulevards Laurier et Hochelaga. À cet égard, le conseil de quartier de Saint-Louis s'interroge à savoir quels seront les dispositifs, installations et mesures précises mis de l'avant pour assurer cette sécurité. Ce qui apparaît toutefois spontanément, c'est l'augmentation des espaces qui seront dévolus au trafic automobile (voies supplémentaires sur les boulevards Laurier et Hochelaga). Le conseil est intensément préoccupé par cette question, car il est déjà prévu que le nombre de déplacements automobiles continuera d'augmenter.

Rappelons que le réseau structurant captera une partie seulement de la croissance des déplacements. Il y aura donc quand même toujours plus d'automobiles dans les rues du quartier de Saint-Louis comme dans celles des autres quartiers du cœur de l'agglomération de Québec. Comme par le passé, la hausse du trafic automobile s'effectuera au détriment des résidents des quartiers où passent la circulation de transit et, plus généralement, des personnes choisissant un mode de transport alternatif à l'automobile.

Le conseil de quartier de Saint-Louis préconise des solutions dites de « mobilité durable » pour répondre simultanément aux besoins de déplacements des personnes et des marchandises et pour faire face aux défis environnementaux auxquels tous sont confrontés. Un changement de paradigme s'impose. La ville doit d'abord être pensée en fonction des besoins des personnes et de la qualité des milieux de vie (accès aux services, sécurité, santé, quiétude, etc.) plutôt qu'en fonction de l'objectif de réussir à faire circuler toujours plus d'automobiles entre deux points. Il est irrévocablement démontré que l'accroissement de la capacité d'une route induit une augmentation de son utilisation et cela jusqu'à sa saturation, puis le cycle recommence.

Sur cette base, le conseil de quartier de Saint-Louis est d'avis que :

- le déploiement du réseau structurant de transport en commun doit être l'occasion de faire primer l'objectif de préservation, voire d'amélioration, de la qualité des milieux de vie sur celui d'accroître le volume et la fluidité du trafic automobile ;
- l'environnement routier des boulevards Laurier et Hochelaga où passera le tramway doit être conçu primordialement et résolument pour garantir la sécurité des usagers vulnérables ;
- les solutions doivent être élaborées avec une participation citoyenne active.

ANNEXE 1
Total des déplacements dans le secteur Sainte-Foy[7] durant une journée moyenne de semaine

Déplacements qui ont le secteur pour origine et pour destination	100 119	
Déplacements qui ont le secteur pour origine et d'autres secteurs pour destination	141 277	
Total des déplacements qui ont le secteur pour origine	**241 396**	**241 396**

Déplacements qui ont le secteur pour destination et qui proviennent des autres secteurs de la Rive-Nord	117 058	
Déplacements qui ont le secteur pour destination et qui proviennent de l'extérieur du territoire de la Communauté métropolitaine de Québec (CMQ)	2 315	
Total des déplacements qui ont le secteur pour destination et qui proviennent de l'extérieur de celui-ci	**141 084**	**141 084**

Déplacements de transit dans le secteur qui proviennent et ont pour destination les autres secteurs de la Rive-Nord	(Indéterminé)	
Déplacements de transit dans le secteur qui proviennent de la Rive-Nord et ont la Rive-Sud pour destination (il est présumé que tous les déplacements de la Rive-Nord à la Rive-Sud empruntent les ponts)	46 449	
Déplacements de transit dans le secteur qui proviennent de la Rive-Sud et ont d'autres secteurs de la Rive-Nord pour destination (il est présumé que tous les déplacements de la Rive-Sud à la Rive-Nord empruntent les ponts)	46 648	
Total des déplacements de transit	**93 097**	**93 097**

Total des déplacements	**475 577**
Total des déplacements dans le territoire de la CMQ	**2 156 176**

[7] Tous modes et tous motifs de déplacement confondus. Le secteur Sainte-Foy correspond aux cinq territoires suivants de l'enquête origine-destination : Cité-Universitaire, Quatre-Bourgeois, Sainte-Foy centre nord, Sainte-Foy centre sud et Pointe-de-Sainte-Foy. Source : Enquête origine-destination 2017 (https://cmquebec.qc.ca/enquete-origine-destination/).

ANNEXE 2
Total des déplacements en automobile dans le secteur Sainte-Foy[8] durant une journée moyenne de semaine

Déplacements en automobile qui ont le secteur pour origine et pour destination	67 149	
Déplacements en automobile qui ont le secteur pour origine et d'autres secteurs pour destination	113 697	
Total des déplacements en automobile qui ont le secteur pour origine	**180 846**	**180 846**

Déplacements en automobile qui ont le secteur pour destination et qui proviennent des autres secteurs de la Rive-Nord	91 467	
Déplacements en automobile qui ont le secteur pour destination et qui proviennent de la Rive-Sud	19 485	
Déplacements en automobile qui ont le secteur pour destination et qui proviennent de l'extérieur du territoire de la Communauté métropolitaine de Québec (CMQ)	2 156	
Total des déplacements en automobile qui ont le secteur pour destination et qui proviennent de l'extérieur de celui-ci	**113 108**	**113 108**

Déplacements de transit en automobile dans le secteur qui proviennent et ont pour destination les autres secteurs de la Rive-Nord	(Indéterminé)	
Déplacements de transit en automobile dans le secteur qui proviennent de la Rive-Nord et ont la Rive-Sud pour destination (il est présumé que tous les déplacements de la Rive-Nord à la Rive-Sud empruntent les ponts)	42 784	
Déplacements de transit en automobile dans le secteur qui proviennent de la Rive-Sud et ont d'autres secteurs de la Rive-Nord pour destination (il est présumé que tous les déplacements de la Rive-Sud à la Rive-Nord empruntent les ponts)	42 947	
Total des déplacements de transit en automobile dans le secteur	**85 731**	**85 731**

Total des déplacements en automobile dans le territoire du secteur	**379 682**
Total des déplacements en automobile dans le territoire de la CMQ	**1 692 518**

[8] Le secteur Sainte-Foy correspond aux cinq territoires suivants de l'enquête origine-destination : Cité-Universitaire, Quatre-Bourgeois, Sainte-Foy centre nord, Sainte-Foy centre sud et Pointe-de-Sainte-Foy. Source : Enquête origine-destination 2017 (https://cmquebec.qc.ca/enquete-origine-destination/).

ANNEXE 3

Positions, suggestions et recommandations du conseil de quartier de Saint-Louis pour améliorer la sécurité des piétons et des usagers du tramway

Traverse « Laurier-CHUL » :

Diverses solutions peuvent être envisagées pour cette traverse dont, à première vue, une solution **« Corridor souterrain »** avec accès aux quais du tramway et une solution « **Traverse en surface** » en ayant en tête, pour cette dernière, la sécurité des usagers au lieu de la fluidité du trafic automobile.

N'ayant en main ni les données de terrain ni les contraintes techniques reliées à ce site, le conseil de quartier ne se prononce pas à savoir quelle serait la meilleure solution. Cependant, il réitère ses priorités et ses préoccupations visant à assurer la sécurité de tous les usagers de cette traversée, tant les piétons, les cyclistes que les usagers du tramway.

Traverses « Laurier-CHUL » et « SSQ-Place Ste-Foy » :

Lorsqu'applicable en fonction de la solution retenue**, le conseil de quartier de Saint-Louis est d'avis que** :

- Le projet tramway doit mettre en place :
    - des technologies d'affichage et d'avertisseur sonore permettant d'aviser les personnes du moment et de la durée restante d'une traversée ;
    - un temps alloué à la traversée basé sur une vitesse de marche de 0,8 m/s ;
    - des largeurs de quai surdimensionnées et une technologie ou des mécanismes permettant d'éviter tout refoulement de personnes sur la chaussée ;
    - des infrastructures de sécurité efficaces et robustes (ex. butoirs, glissières ou autres) pour garantir la sécurité de toutes les personnes présentes sur les quais du tramway ou sur les traverses centrales;
    - des mesures pour stopper la circulation automobile à l'approche d'une station lors de l'arrivée-arrêt-départ d'une rame de tramway à cette station.
- Ces mécanismes, technologies et infrastructures devront être déployés sur les deux traverses où se trouve une station de tramway, soit les traverses « Laurier-CHUL » et « SSQ-Place Ste-Foy ».

<u>Autres traverses sur les boulevards Laurier et Hochelaga :</u>

Le conseil de quartier de Saint-Louis est d'avis que :

- En lien avec la *Stratégie de sécurité routière 2020-2024*, la Ville de Québec devrait allonger le temps alloué aux traversées pour l'ensemble des autres intersections du boulevard Laurier comprises entre la tête des ponts et l'avenue des Gouverneurs, et celles de l'avenue Lavigerie ainsi que celle longeant le tracé du tramway sur le boulevard Hochelaga afin de promouvoir les déplacements actifs et permettre à toute personne, et particulièrement celles ayant un handicap physique, d'effectuer une traversée sécuritaire de ces boulevards ;
- La Ville devrait ajouter une nouvelle traverse, à l'abri du trafic routier, qui permettrait aux résidents et résidentes du quartier de Saint-Louis, localisés au sud du boulevard Laurier, de se rendre à pied ou à vélo directement au pôle d'échanges de Sainte-Foy. Cette traversée permettrait d'augmenter l'accès aux services de transport en commun (nord-sud) aux résidents et résidentes du quartier actuellement sous desservis, de faciliter les déplacements nord-sud du boulevard sans interagir avec l'automobile (ville de demain), d'augmenter la clientèle du tramway provenant de ce secteur, et d'assurer la sécurité des piétons et cyclistes en évitant un détour par les intersections de la route de l'Église ou de l'avenue Lavigerie.