



COMITÉ
DES CITOYENS ET CITOYENNES
DU QUARTIER SAINT-SAUVEUR

Consultation publique sur le projet de construction d'un tramway à Québec



**Abandon du Trambus :
garantir la connexion au RSTC et améliorer les
transports actifs et collectifs**

**Mémoire du Comité des citoyens et citoyennes du
quartier Saint-Sauveur
Juillet 2020**

Table des matières

1. Présentation	3
2. Les modifications au projet de réseau structurant de transport en commun (RTSC) dans le quartier Saint-Sauveur	4
3. Les enjeux en lien avec la proposition de la Ville de Québec	5
4. Recommandations générales en lien avec le transport en commun	8
5. Recommandations pour un réseau structurant ayant des impacts positifs pour le quartier Saint-Sauveur.....	9

Rédaction

- Guillaume Béliveau Côté
- Éloïse Gaudreau

Informations

Comité des citoyens et citoyennes du quartier Saint-Sauveur

301, rue Carillon, Québec QC G1K5B3

info@cccqss.org 418-529-6158

À propos du Comité des citoyens et citoyennes du quartier Saint-Sauveur (CCCQSS)

Le Comité des citoyens et citoyennes du quartier Saint-Sauveur est un organisme visant l'amélioration de la qualité et des conditions de vie des résidents et résidentes du quartier Saint-Sauveur, surtout les plus vulnérables. Il défend leurs droits et intérêts en matière de logement, d'aménagement urbain et de vie de quartier. Par divers moyens, il regroupe les personnes autour d'enjeux les concernant, conscientise, informe, mobilise, anime et cherche à susciter réflexions et débats.

1. Présentation

En 2011, la Ville de Québec invitait la population, dans le cadre du Plan de mobilité durable de la Ville de Québec, à collaborer à la réalisation de projets collectifs en matière d'aménagement et de mobilité durable. Dans ce contexte, le Comité des citoyens et citoyennes du quartier Saint-Sauveur et le Conseil de quartier de Saint-Sauveur ont élaboré de 2011 à 2016 le premier plan de mobilité durable de quartier (PMDQ) sur le territoire de la Ville de Québec. Pour produire ce Plan, le CCCQSS et le Conseil de quartier ont consulté la population locale via des séances de consultation et des ateliers participatifs.

Le document peut être consulté à cette adresse :

http://cccqss.org/wp-content/uploads/2015/06/2016-04-13_PlanMobilitéDurabledeQuartier.pdf

Depuis 2017, la mise en œuvre du PMDQ est appuyée financièrement par le Fonds d'action québécois pour le développement durable, dans le cadre du programme Action-Climat Québec. Action-Climat Québec a pour objectif d'engager les citoyens, entreprises, institutions et municipalités du Québec dans l'action et d'encourager des changements de comportements et de pratiques en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES) et d'adaptation aux changements climatiques. Ce programme découle de la priorité 8 du Plan d'action 2013-2020 sur les changements climatiques qui vise à mobiliser le Québec en soutenant les initiatives de la société civile et des communautés. Il est financé par le Fonds vert.



FONDS D'ACTION
QUÉBÉCOIS POUR LE
DÉVELOPPEMENT DURABLE

En partenariat avec

Fondsvert Québec

Le Comité voit en cet exercice de consultation sur projet de réseau structurant de transport en commun une opportunité pour transformer notre quartier en considérant les besoins des résidents et des résidentes, afin d'améliorer leur qualité de vie, en commençant par sécuriser leurs déplacements.

Fort de la participation citoyenne mise en place pour l'élaboration du PMDQ, le Comité soutient que la vision d'aménagement qu'il présente ici tient compte de la diversité sociale qui caractérise le quartier Saint-Sauveur. Aussi, cette vision se base sur une compréhension des différents usages du territoire qui se rencontrent dans notre quartier, notamment les commerces de destination, les commerces de proximité, les parcs, les secteurs résidentiels, les écoles primaires et les CHSLD.

Le CCCQSS préconise des aménagements et un développement urbain où les usagers-ères les plus vulnérables, à commencer par les piétons-nes, peuvent se déplacer de façon sécuritaire, sans que leur vie soit mise en danger. Ces usagers-ères doivent devenir la priorité quand l'on (ré)aménage notre ville.

2. Les modifications au projet de réseau structurant de transport en commun (RTSC) dans le quartier Saint-Sauveur

Dans le cadre du projet de RSTC, si aucune ligne de tramway n'était prévue pour le quartier Saint-Sauveur, l'intégration du quartier au RTSC était néanmoins assurée par une ligne de trambus et des remontées mécaniques.

La ligne de trambus aurait permis d'intégrer le quartier dans l'axe Université Laval - secteur d'Estimauville (pôle d'emploi en développement), en plus de permettre d'accéder rapidement à la ligne de tramway et à la gare de transport interurbain (autobus et train) dans le quartier Saint-Roch. De leur côté, les remontées mécaniques auraient facilité à la fois l'accès à la Haute-Ville de Québec et au tramway. Le Trambus aurait eu aussi l'avantage d'absorber entre 15 % et 22 % de l'augmentation anticipée du trafic automobile anticipé sur le boulevard Charest¹.

Malgré ces avantages, le CCCQSS estimait que l'implantation proposée pour la ligne de trambus dans le quartier Saint-Sauveur devait être améliorée afin de répondre aux enjeux du secteur et aux besoins des résidents-es. Les principales préoccupations que nous avons soulevées, de concert avec les résidents-es étaient :

- l'élargissement du boulevard Charest (de 4 à 6 voies) pour faire place au trambus sans retirer de voie de circulation automobile
- l'impact haussier de l'arrivée du Trambus sur les valeurs foncières (entraînant des hausses de loyer et contribuant à la gentrification)²
- la perte de canopée conséquente à l'élargissement du boulevard Charest.

Depuis plus de 6 mois, nous interagissons directement avec la Ville pour trouver des solutions afin que l'implantation du Trambus améliore réellement la qualité de vie de toutes les personnes résidentes et non seulement celle des usagers-ères du transport en commun provenant de l'extérieur du quartier et ne faisant que transiter par celui-ci.

L'annonce, le 29 juin dernier, de l'abandon de la section Trambus du réseau structurant, des remontées mécaniques et du projet de réaménagement du secteur industriel Saint-Malo pour potentiellement le remplacer par une ligne de Métrobus, a été néanmoins perçue comme une perte pour le quartier. D'ailleurs, cette décision a été dénoncée par d'autres organismes spécialisés en matière de transport collectif et actif, tel Accès transport viable. De plus l'exclusion du quartier Saint-Sauveur du projet de RTSC met en péril le développement de logements sociaux et abordables, puisque nous nous trouvons ainsi soustraits au projet d'acquisition par la Ville de Québec d'immeubles à des fins de logement social le long du tracé du RTSC (Vision de l'habitation 2020-2025).

Le CCCQSS tient donc à soulever certains enjeux locaux qui risquent de s'accroître par l'implantation d'une ligne de tramway (sans sa portion trambus), tel que proposé par le Bureau de projet du RSTC. Le Comité présente des recommandations afin de pallier la perte de la portion trambus du projet et réduire

1 Ville de Québec (2019). Réseau structurant de transport en commun de la Ville de Québec : Étude d'impact sur les déplacements.

2 [PR5.24 - VILLE DE QUÉBEC. Réponses à la deuxième série de questions et commentaires du 5 mai 2020, mai 2020, 37 pages.](#) (Publié le 2020-06-03)

les impacts négatifs de l'implantation du seul tramway, tel le risque d'augmentation de la circulation de transit.

3. Les enjeux en lien avec la proposition de la Ville de Québec

Situation : des besoins non comblés en matière de transport actif et collectif dans le quartier Saint-Sauveur

Le CCCQSS considère que l'espace et les infrastructures actuellement dédiés aux transports collectifs et actifs dans le quartier Saint-Sauveur sont insuffisants et ne sont pas en adéquation avec les habitudes de déplacements des 15 000 personnes résidentes du quartier^{3,4} qui sont parmi celles qui utilisent le moins la voiture pour se déplacer. En effet, selon l'Enquête origine-destination, 13,7 % des déplacements produits par les résidents-es du quartier se font en transport en commun et 30,4 % en modes non motorisés. Ces habitudes sont similaires avec ce que l'on observe dans les autres quartiers centraux. Or, contrairement à ceux-ci, Saint-Sauveur ne sera pas desservi par le réseau structurant de transport en commun et aucune connexion efficace et rapide n'est encore officielle.

Par ailleurs, le réseau cyclable et les infrastructures piétonnes sécuritaires sont déficients dans le quartier : manque d'interconnectivité, trottoirs trop étroits, intersections accidentogènes, etc.

Par conséquent, retirer le Trambus et exclure le quartier du RSTC ne répond pas aux besoins en matière de transports actifs et collectifs des résidentes et résidents, qui ont besoin d'une meilleure offre en matière de transport collectif. Avec Vanier et Maizerets, Saint-Sauveur se retrouve dans les quartiers laissés pour compte par le projet.

ENJEU : L'augmentation du trafic automobile sur le boulevard Charest et de la circulation de transit.

Les aménagements liés au RTSC entraîneront une augmentation du trafic automobile et de la circulation de transit sur les rues résidentielles. Selon l'étude d'impacts sur les déplacements produits par la Ville de Québec⁵, le boulevard Charest est l'artère la plus utilisée par les automobilistes dans l'axe est-ouest compris entre la Colline parlementaire et le secteur de l'Université Laval. Dans le secteur résidentiel compris entre le boulevard Langelier et Marie-de-l'Incarnation, le débit journalier y est de 26 400 véhicules, alors qu'il est, pour les tronçons équivalents, de 11 400 sur le chemin Sainte-Foy et de 10 700 sur le boulevard René-Levesque. Comme le boulevard Charest divise le quartier Saint-Sauveur en deux, nombreux-ses sont les cyclistes et piétons-nes doivent le traverser pour se rendre à l'école, au travail, dans les commerces de proximité et pour profiter des services communautaires. En l'absence d'un Trambus, la circulation automobile risque de croître davantage sur le boulevard Charest.

3 Ville de Québec (2019), Quartier Saint-Sauveur : Portrait sociodémographique et économique [en ligne], https://www.ville.quebec.qc.ca/apropos/portrait/quelques_chiffres/docs/Saint_Sauveur_Portrait.pdf.

4 À titre de comparaison le quartier Saint-Sauveur comptait plus d'habitants-es, en 2016, que les quartiers Saint-Roch (7810), Montcalm (13 640), Saint-Sacrement (10 835) et Vieux-Limoilou (14 425), tous desservi par le réseau structurant.

5 Ville de Québec (2019). Réseau structurant de transport en commun de la Ville de Québec : Étude d'impact sur les déplacements.

De plus, la reconfiguration du trafic autoroutier (rue de la Couronne et Dorchester) dans le secteur Saint-Roch fait craindre une augmentation du transit automobile dans la partie résidentielle du quartier Saint-Sauveur, parce que cela réduira la capacité d'absorption du trafic automobile, dont celui provenant du boulevard Charest. À cela s'ajoute la réduction des voies de circulation sur le boulevard René-Levesque. Nous estimons que ce changement pourrait accentuer la durée et l'étendue des embouteillages sur le boulevard Charest. Selon des études de la Commission de l'écofiscalité du Canada, les embouteillages provoquent, notamment, une augmentation des rejets de gaz à effets de serre et des périodes de smog qui sont liées à des taux supérieurs d'infection respiratoire et cardiovasculaire et de cancer pour les populations locales.

Par ailleurs le CCCQSS craint que la circulation de transit se diffuse dans les autres rues du quartier, telles les rues Aqueduc, Langelier et Arago, situées en amont du quartier Saint-Roch pour les automobilistes arrivant par l'autoroute 40. Ces rues constituent des options pour atteindre la Haute-Ville.

Cette intensification anticipée de la circulation dans le quartier liée au RTSC aura des impacts sur la sécurité des personnes piétonnes. En effet, quelques minutes d'observation d'une intersection du boulevard Charest suffisent pour constater que le Code de la route n'y est pas respecté. La vitesse des voitures excède régulièrement la limite permise. Les automobilistes grillent fréquemment des feux rouges. Notons aussi la présence de camions lourds qui transigent vers le port. Cette situation accroît l'insécurité des piétons et porte atteinte à la quiétude des résidents-es.

Selon le diagnostic citoyen qui a servi à produire le PMDQ Saint-Sauveur, le boulevard Charest constitue une fracture urbaine :

Pour les piétons, il s'agit d'un véritable parcours du combattant que de traverser cette artère, surtout au niveau des intersections de la rue Marie-de-l'Incarnation, de l'avenue Saint-Sacrement, de la rue Saint-Vallier et du boulevard Langelier. Ces intersections comptent cinq à six voies de circulation, ce qui nécessite beaucoup de patience, de concentration et d'énergie. D'autant plus que les temps de traverse pour les piétons sont réduits au minimum afin d'optimiser le débit des véhicules motorisés⁶.

ENJEU : La desserte en transport en commun est insuffisante et doit être améliorée

Le quartier Saint-Sauveur est desservi par plusieurs trajets d'autobus, dont une seule ligne de Métrobus. Le bus 802 traverse le quartier du nord au sud et permet la liaison vers la Haute-Ville (secteur Saint-Sacrement), donnant accès notamment aux trajets 800 et 801 sur le boulevard René-Lévesque (future ligne de tramway). Au nord, le Métrobus 802 traverse la rivière et se dirige à l'est pour rejoindre le quartier Limoilou. Le trajet du 802 permet de connecter avec le réseau le plus rapide et le plus efficace de la Ville de Québec.

Toutefois, les participants-es aux ateliers de travail citoyens du PMDQ ont souligné que l'accès à ce trajet demeure fastidieux, soit parce qu'ils et elles sont obligés-es de traverser de grosses artères à pied,

6 CCCQSS et Conseil de quartier de Saint-Sauveur (2016). Plan de mobilité durable du quartier Saint-Sauveur : Des solutions adaptés aux besoins de la population [en ligne]. http://cccqss.org/wp-content/uploads/2020/02/2016-04-13_PlanMobiliteDurabledeQuartier-pages-Corrig%C3%A9Velo.pdf.

ou bien parce que le parcours pour s'y rendre est long. Pour les résidents-es et les usagers-ères de l'est du quartier, la façon la plus directe de rejoindre le réseau Métrobus est de se rendre dans Saint-Roch, sur la rue Dorchester, là où s'arrêtent les Métrobus 800 et 801. Avec l'implantation du tramway, les résidents-es devront se rendre soit sur la rue de la Couronne, soit à l'un des arrêts du 802. Il n'en reste pas moins que la distance qui sépare le futur tramway des arrêts 802 est de plus de 1,5 km et que la plus grande partie de la population réside entre les deux trajets. Il y a un enjeu de marchabilité, donc d'accès au RTSC pour les résidents-es du quartier.

Même s'il est possible de monter à bord d'un des autres bus (1, 80, 85, 9, 18, 19, 29) qui traversent le quartier d'est en ouest pour rejoindre ce réseau, de nombreux-ses participants-es aux ateliers de travail du PMDQ ont mentionné que la desserte n'était pas adéquate et que la fréquence des autobus était insuffisante. Aussi, la population qui réside à l'ouest de Marie-de-l'Incarnation dépend essentiellement du passage de l'autobus 80, dont la fréquence de passage est faible (aux demi-heures).

Pour ce qui est de la population qui réside au sud du boulevard Charest, elle doit se rendre jusqu'au boulevard pour rejoindre le 18. La population au nord de Charest peut rejoindre le 80 et le 1, qui seraient plus optimaux si leurs horaires étaient décalés. En effet, ces deux autobus se suivent le long de Saint-Vallier, ce qui n'avantage guère les usagers-ères qui veulent rejoindre rapidement le réseau Métrobus ou la future ligne de tramway. Pour ce qui est des pôles de destination mal desservis, il importe de mentionner que l'Université Laval et le secteur de Sainte-Foy sont desservis par l'autobus 18, mais que sa fréquence n'est pas assez élevée comparée à celle des Métrobus. Les horaires sont restreints et correspondent aux heures de pointe étudiantes en raison du lieu de destination qu'est l'Université Laval. Pourtant, le pôle Université/Sainte-Foy est un lieu de destination important non seulement pour les études, mais aussi pour le travail.

En somme, l'efficacité de la desserte, pour de nombreux secteurs du quartier, demeure insuffisante.

Enfin, un autre facteur limite l'utilisation du transport collectif dans le quartier et c'est le coût d'utilisation. Dans le cadre des ateliers de travail citoyens, plusieurs participants-es ont indiqué que le coût des laissez-passer mensuels ou des billets était trop élevé.

ENJEU : Assurer la connexion avec la Haute-ville

Le quartier Saint-Sauveur et la Haute-ville sont séparés par une falaise. Pour assurer la connectivité, trois voies pavées et six escaliers sont disponibles. Par contre, deux des voies sont jugées très abruptes, voire trop abruptes, pour la majorité des cyclistes. Par ailleurs, aucune goulotte n'a été aménagée pour accommoder la montée des cyclistes par les escaliers. L'ascension représente un effort important. Les remontées mécaniques étaient une voie intéressante pour assurer l'accès à la Haute-Ville aux résidents-es moins en forme.

ENJEU : Améliorer la disponibilité de logement social et abordable et limiter les hausses de loyer

Les ménages du quartier Saint-Sauveur sont majoritairement locataires (77,8 %). Leur revenu moyen (32 862 \$) représente environ la moitié de celui des ménages propriétaires (62 202 \$). Ces revenus sont bien en deçà des moyennes pour la Ville de Québec. Ainsi, le quartier Saint-Sauveur reste un quartier défavorisé.

Or, le processus de gentrification que traverse le quartier accélère la tendance haussière des loyers qu'on observe depuis la crise du logement des années 2000. Les logements disponibles en location se

situent au-dessus du loyer moyen pour la Basse-Ville calculé par la SCHL. Par conséquent, 28 % des ménages locataires du quartier consacrent une part trop importante (plus de 30 %) de leur revenu au paiement de leur loyer. Ce sont principalement des personnes seules, des personnes âgées et des familles monoparentales qui sont à risque d'être mal logées.

En plus de ces enjeux d'abordabilité, il existe un problème de rareté des logements. Selon les données du rapport sur le marché locatif de la SCHL, le taux d'inoccupation pour la Basse-Ville est en baisse depuis octobre 2016 et se situe en deçà dudit seuil d'équilibre de 3 %. Pour les appartements de deux chambres, la proportion de logements vacants est de 1,6 %. L'effet combiné des enjeux d'abordabilité et de rareté des logements est sans doute en lien avec le fait que les demandes d'aide au relogement pour le 1^{er} juillet ont doublé. Toujours selon la SCHL, les taux d'inoccupation sont plus bas pour les appartements dans les fourchettes de prix les moins élevés. C'est pour les logements dont le loyer mensuel est de 1100 \$ et plus que les taux d'inoccupation sont les plus élevés. Ainsi, nous craignons que les ménages à plus faible revenu peinent à se loger lorsqu'ils devront quitter leur logement actuel.

S'il avait été inclus dans le projet de RTSC, le quartier aurait pu bénéficier du développement de logement social et abordable par l'acquisition de terrains et d'immeubles le long du tracé du réseau (Vision de l'habitation 2020-2025). Or, l'exclusion du quartier au RTSC le soustrait à ces possibilités.

Dans un autre ordre d'idée, il existe un lien entre la proximité d'une infrastructure de transport collectif et la hausse des valeurs foncières, lesquelles se reflètent habituellement sur les coûts des loyers. Cet impact haussier reste vrai (mais moindre) dans le cas de l'implantation de lignes de Métrobus. Il faudra trouver un moyen de mitiger cet impact négatif pour les locataires du quartier qui sont nombreux-ses et moins fortunés-es.

4. Recommandations générales en lien avec le transport en commun

Le Comité des citoyens et citoyennes du quartier Saint-Sauveur (CCCQSS) déplore la perte de l'ensemble des composantes du réseau structurant de transport en commun dans le quartier Saint-Sauveur. De plus, il maintient que le quartier Saint-Sauveur, par sa densité de population et l'importance des déplacements non automobile qu'elle génère (plus 40 % selon l'Enquête origine-destination), doit être inclus dans le projet de réseau structurant via une connexion rapide et efficace au tramway et aux pôles d'attraction de la ville de Québec. Aussi, il considère que les bienfaits d'un réseau structurant de transport en commun connecté au quartier Saint-Sauveur pourraient générer des bénéfices environnementaux, sociaux et économiques si son implantation tient compte des enjeux locaux et mise sur la sécurité et l'accessibilité de tous et toutes.

Le CCCQSS tient à rappeler les principales recommandations portant sur le transport en commun que l'on retrouve dans le plan de mobilité durable du quartier. Nous croyons que ces principes doivent motiver et diriger les décisions qui seront prises.

En s'inspirant du PMDQ et des consultations citoyennes, le CCCQSS recommande de :

- Améliorer la desserte en transport en commun en augmentant la fréquence des parcours et en prolongeant les heures de services dans et vers les secteurs mal desservis : Notre-Dame-de-

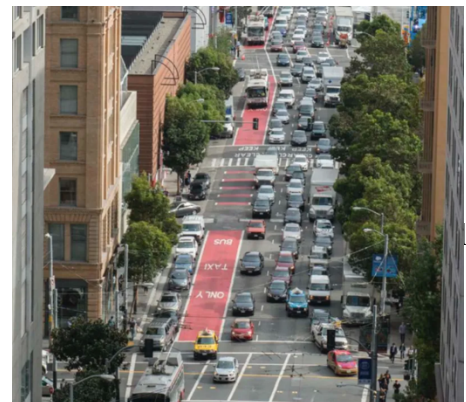
Pitié, Parc industriel Saint-Malo, IGA Poulin, Place et Halles Fleur-de-Lys et l'axe Pierre-Bertrand.

- Améliorer l'accessibilité au réseau en créant des parcours de desserte locale qui relient les zones résidentielles aux pôles commerciaux et de services, ainsi qu'à une autre composante du réseau de transport en commun de la Ville de Québec. Aussi, il est recommandé de créer une autre catégorie d'usagers-ères regroupant les personnes en situation de pauvreté et d'étudier la possibilité d'instaurer la gratuité du service.
- Améliorer la convivialité du transport en commun en bonifiant les aires d'attentes et les infrastructures connexes (accessibilité universelle, affichage des retards en temps réel, etc.). Aussi, il a été recommandé de multiplier les arrêts munis d'un abribus couvert.
- Effectuer une étude d'impact de l'aménagement d'un Trambus/Métrobus sur le coût des logements ainsi que la valeur des terrains résidentiels. Aussi, assurer l'accès au Trambus/Métrobu à une distance de marche raisonnable par des arrêts espacés d'au plus 500 mètres. Consulter la population sur le réaménagement du boulevard Charest et des intersections.
- S'assurer que les modifications liées au RTSC (arrivée du tramway, retrait de voies de circulation sur René-Lévesque, reconfiguration des rues Dorchester et de la Couronne) n'entraînent pas d'augmentation de la circulation de transit dans les rues résidentielles.

5. Recommandations pour un réseau structurant ayant des impacts positifs pour le quartier Saint-Sauveur

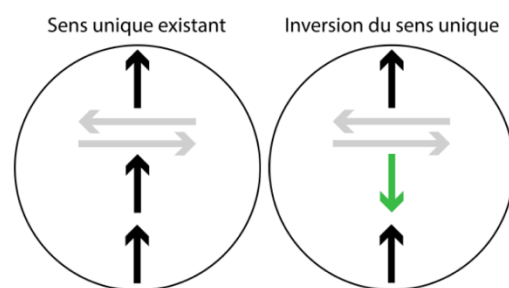
Le CCCQSS recommande huit actions afin que le projet de RSTC soit réellement structurant, atténue les impacts négatifs liés au transport automobile et améliore la qualité de vie des résidents-es. Nous considérons que l'atteinte de ces objectifs n'est possible qu'avec une multitude d'interventions et non seulement par l'ajout d'un Métrobus avec voie réservée, comme le propose actuellement la Ville de Québec.

1. **La création d'un groupe de travail** constitué de citoyens-nes, d'organismes locaux et de représentants-es de la Ville pour développer, tester, réaliser et évaluer l'implantation d'un réseau structurant de transport collectif et actif interconnecté avec le Réseau structurant de transport en commun. Cela favorisera l'adéquation et l'adaptation du développement des réseaux de transport collectif et actif avec les besoins des résidents-es. Les changements à venir avec l'implantation de la ligne de tramway et la période des travaux d'implantation provoqueront des effets sur la circulation et les habitudes de déplacements dans le secteur. Nous croyons que la création de groupe de travail permanent facilitera et accélérera le temps de réponse afin d'atténuer les effets négatifs lorsqu'ils surviendront.
2. **L'implantation rapide d'une ligne de Métrobus en voie réservée** pour remplacer la ligne de trambus abandonnée.



Afin d'assurer une plus grande efficacité dans la connexion au RSTC, le CCCQSS recommande que les feux de circulation soient synchronisés avec le passage des Métrobus. Aussi, il est recommandé de peindre l'entièreté de la voie réservée comme dissuasif visuel à l'utilisation de l'espace par les automobilistes⁷. Selon TransLink, l'agence de transport en commun de Vancouver, cette mesure est devenue un standard en Amérique du Nord et a fait ses preuves dans plusieurs villes aux États-Unis, tels Washington DC, Baltimore et San Francisco (amélioration du temps des trajets et réduction des infractions)⁸.

3. **Conserver un nombre suffisant d'arrêts sur le boulevard Charest. Que ces arrêts soient plus conviviaux.** L'expérience et le sentiment de sécurité des usagers et usagères du transport en commun sont améliorés par le recours aux abribus couverts, à un éclairage suffisant le soir, le respect des normes d'accessibilité universelle, par l'affichage des horaires des différents trajets et la présence de poubelles.
4. **Reconfigurer les intersections Saint-Sacrement, Marie-de-l'Incarnation et Langelier** afin de détourner la circulation de transit à l'extérieur du quartier afin d'alléger le débit de voitures sur le boulevard Charest et de rendre les déplacements plus sécuritaires pour les piétons-nes et les cyclistes qui y circulent. Le CCCQSS propose que les automobilistes qui ne se dirigent pas expressément dans le quartier Saint-Roch ou qui en proviennent soient redirigés vers le boulevard Wilfrid-Hamel et la Haute-Ville qui sont les respectivement un boulevard de transit non résidentiel qui lie le secteur d'Estimauville (pôle d'emploi) à l'autoroute 40 et les ponts et un pôle d'attraction important (Colline Parlementaire, commerces de destination, pôle touristique, etc.).
5. **Reconfigurer les intersections des rues résidentielles sur le boulevard Charest** pour réduire la circulation de transit dans les îlots résidentiels. Pour empêcher les automobilistes d'utiliser les rues résidentielles comme une voie de transit, le CCCQSS propose d'inverser les sens uniques de certaines rues, telle la rue Victoria, à partir de Charest. Ce changement de direction du sens unique permettrait de fragmenter le parcours des autos. Ceci limiterait à environ 150 mètres la distance parcourue par une voiture sur la rue. Ainsi, ces rues seraient entièrement dédiées à la circulation locale.



Segmentation de la rue Victoria en 3 tronçons

Alexandre Drouin

6. **L'implantation d'une voie cyclable sur le boulevard Charest** pour faciliter la connexion en transport actif avec la ligne de tramway. Alors que l'espace de stationnement sur le boulevard Charest devait disparaître, le CCCQSS suggère de le remplacer par des infrastructures de transport actif. Une connexion rapide et sécuritaire avec une station de tramway dans le quartier pour les cyclistes favoriserait les déplacements multimodaux (actifs et collectifs). Notons que

7 Une fresque artistique, au lieu d'un peinturage uniforme, pourrait participer à l'embellissement du boulevard tout en réduisant l'introduction de voitures qui ralentissent les Métrobus, tout en supportant la communauté artistique locale.

8 Schmitt, A. (2019). The Magic of Red Painted Bus Lanes [en ligne]. <https://usa.streetsblog.org/2019/06/07/the-magic-of-red-painted-bus-lanes/>.

pour être attrayante, cette offre de déplacement multimodale doit être jumelée d'espaces suffisants de stationnement pour vélo à proximité de la station de tramway.

7. **La réduction de la vitesse automobile permise** sur l'ensemble de territoire à 30 km/h, particulièrement sur les rues résidentielles, pour réduire la circulation de transit dans les secteurs résidentiels et réduire l'insécurité des autres usagers-ères de la voie publique (piétons-nes et cyclistes). Ce changement est déjà, en partie, prévu dans la Stratégie de sécurité routière 2020-2024. Cependant, nous proposons d'étendre ce changement à la rue Saint-Vallier. Cette artère est actuellement utilisée comme voie de transit, situation qui risque de s'aggraver avec la reconfiguration de la circulation dans le quartier Saint-Roch.
8. Le maintien de l'engagement de la ville de Québec **d'acquérir des terrains et des immeubles à des fins de logement social et abordable** à proximité du tracé de trambus prévu puis abandonné sur le boulevard Charest.