

Mémoire déposé dans le cadre de l'élaboration du  
**Programme particulier d'urbanisme -**  
**Pôle urbain Belvédère**

Présenté par Accès transports viables



1er septembre 2016

## Table des matières

### Mise en contexte

Le PPU du pôle urbain Belvédère

Le plan de mobilité durable du quartier Saint-Sacrement

Principaux constats du diagnostic

### Recommandations pour le PPU Belvédère

Perméabilité piétonne et cyclable

Point de correspondance du transport en commun

Les intersections René-Lévesque/ Calixa-Lavallée et Belvédère

### Les sujets peu abordés

Prolongement du réseau cyclable sur Grande-Allée Ouest

Promenade du coteau Sainte-Geneviève

Liens Haute-Ville/ Basse-Ville

Vitesse automobile élevée dans les rues locales

Les abords des écoles

*Accès transports viables* est un organisme à but non lucratif regroupant les utilisateurs, les utilisatrices et les organisations socioéconomiques préoccupés par l'avenir de la mobilité durable. Il défend les droits et intérêts des utilisateurs et des utilisatrices des transports collectifs et actifs.



## Mise en contexte

### *Le PPU du pôle urbain Belvédère*

La Ville de Québec reconnaît le pôle urbain Belvédère comme un secteur central et stratégique de son territoire. De la sorte, un processus de planification d'ensemble a été lancé en 2015, sous la forme d'un programme particulier d'urbanisme (PPU).

À l'automne 2015, la Ville de Québec réalisait ainsi un sondage de cueillette des besoins en ligne, organisait des entretiens semi-dirigés avec les grands propriétaires du territoire et tenait une séance de travail avec les conseils de quartier. Au total, 971 personnes ont émis leurs commentaires. La Ville a par la suite lancé un avant-projet de PPU pour le pôle urbain Belvédère. Suite à la présentation de l'avant-projet au printemps 2016, la Ville de Québec est présentement en phase de consultation publique.

### *Le plan de mobilité durable du quartier Saint-Sacrement*

En parallèle de la démarche de la Ville de Québec, le conseil de quartier Saint-Sacrement formait dès le printemps 2015 un comité de mobilité durable, ayant pour objectif l'élaboration d'un plan de mobilité durable à l'échelle du quartier. Le comité souhaitait alors mieux connaître les besoins et les intérêts des résidents et usagers du quartier Saint-Sacrement envers la mobilité durable, afin par la suite de mieux les représenter auprès du conseil de quartier et lors des consultations publiques de la Ville de Québec.

Accès transports viables et Mobili-T, le centre de gestion des déplacements de Québec ont été mandatés par le comité de mobilité durable pour les accompagner dans cette démarche. L'élaboration du plan de mobilité a nécessité au total 3 grandes étapes, soient :

- la collecte de données (par le biais de sondages et de groupes de discussion),
- l'analyse des données (diagnostic),
- la proposition de pistes de solutions.

La collecte de données via le sondage a été confiée à l'équipe de Mobili-T, tandis qu'Accès transports viables s'est vu attribuée la tenue de 5 groupes de discussion ciblant différents profils de résidents et d'usagers du quartier, soit les résidents, les dirigeants des commerces et d'institutions, les parents d'élèves, les travailleurs et étudiants ainsi que les aînés. En l'espace de 6 mois, soit entre novembre 2015 et avril 2016, près de 1200 personnes ont répondu au sondage et 36 personnes ont participé aux groupes de discussion.

### *Principaux constats du diagnostic*

Les données tirées du sondage et des groupes de discussion ont permis de dégager certains constats. Notamment, la vitesse automobile trop élevée sur l'ensemble du réseau routier du quartier, de même que le non-respect de la signalisation par les automobilistes (feux de circulation, arrêt-stop et passages pour piétons) sont les principales préoccupations identifiées par les répondants au sondage et les participants aux groupes de discussion. À cet effet, la limitation de la vitesse de circulation automobile, de même que la mise en place de mesures d'apaisement de la circulation, ont également été identifiées comme étant des pistes de solution à envisager.

La collecte de données a également permis de cerner les besoins des résidents et usagers du quartier selon les différents mode de transport. En ce qui concerne les déplacements à pied, la grande majorité des participants ont mentionné la nécessité de sécuriser le réseau piétonnier de même que d'en améliorer la perméabilité. Les répondants ont ensuite été presque unanimes sur le besoin de fluidité pour les déplacements cyclistes et automobiles. Du côté des déplacements en transport en commun, il est souhaité que les zones d'attente offrent plus de confort.

Conséquemment, en ce qui concerne respectivement les déplacements piétonniers, cyclistes, automobiles ou en transport en commun, les résidents répondants ont proposé en priorité les mesures suivantes :

- L'aménagement de lieux de traverses mieux balisés (notamment par le marquage des passages pour piétons) et l'ajout de sentiers piétonniers directs,
- Une meilleure continuité du réseau cyclable (tracés directs),
- Une meilleure synchronisation des feux de circulation,
- La bonification de la configuration des arrêts de bus (éclairage adéquat, présence de bancs, etc.).

De façon générale, les participants ont également été nombreux à proposer comme pistes de solution la tenue d'une campagne de sensibilisation au civisme pour tous les usagers de la route, l'aménagement de places publiques ainsi que l'amélioration de l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite, notamment par l'aménagement de bateaux de trottoir et la présence de toilettes au rez-de-chaussée des commerces.

Les pistes de solution proposées dans le plan local de mobilité durable et visant le territoire visé par le PPU concernent principalement deux axes de circulation, soit l'avenue Joffre et le chemin Sainte-Foy, de même que les intersections av. Holland/chemin Sainte-Foy et av. Joffre/rue Père-Marquette. Ainsi, le plan local de mobilité durable de Saint-Sacrement s'est orienté sur une voie d'axe nord-sud plus locale présentant des problématiques particulières de sécurité et de congestion pour les usagers quotidiens, de même que sur le principal axe de transit est-ouest du quartier.

Il est possible de croire que le boulevard René-Lévesque (dont l'intersection avec Belvédère) n'ait pas suscité plus de commentaires en raison de sa localisation limitrophe au quartier. Or, l'intersection av. Belvédère/ boul. René-Lévesque comporte de nombreuses lacunes que l'avant-projet de PPU de la Ville a su bien identifier.

## Recommandations pour le PPU Belvédère

### *Perméabilité des réseaux piétonniers et cyclables*

Dans le cadre de la requalification des grandes propriétés telle que présentée par l'avant-projet du PPU du pôle urbain Belvédère, il est prévu de « redévelopper ces propriétés tout en contribuant à l'amélioration de l'environnement urbain, notamment par l'ajout d'espaces publics et de cheminements piétons ou cyclables ». En effet, de nombreux résidents et usagers du quartier affirment que la perméabilité des réseaux piétonniers et cyclables était compromise par ces grands îlots. En ce sens, il est encouragé que soit concrétisée cette proposition sur les grandes propriétés.

L'avant-projet mentionne l'aménagement de liens cyclables dans l'axe nord-sud pour relier en un premier temps la côte de la Pente-Douce au corridor Père-Marquette (action #10), puis en un deuxième temps, le corridor Père-Marquette au boulevard Laurier (action #6). Sur le document complet du PPU, il est écrit que l'emplacement exact de ces liens n'était toujours pas établi, mais que les avenues Joffre, Holland ou Marguerite-Bourgeois (qui se situe à l'extérieur du territoire du PPU) étaient envisagées pour leur mise en place.

En parallèle, il est mentionné que l'avenue Joffre, via le terrain de l'hôpital Saint-Sacrement, constituerait un axe de mobilité active à développer (action #5). Cette proposition d'aménagement est intéressante puisque l'avenue dessert de nombreuses institutions et est empruntée par de nombreux piétons et cyclistes. Or, l'avenue Joffre s'interrompt à la hauteur du boulevard René-Lévesque et il semble peu probable qu'un lien cyclable puisse être aménagé jusqu'à la Grande-Allée.

Pour les axes cyclables d'axes nord-sud, il serait plutôt recommandé d'envisager des tracés non-interrompus, puisque la continuité des réseaux cyclables est prioritaire chez les résidents et usagers du quartier ayant répondu au sondage et aux groupes de discussion. À cet effet, l'avenue du Cardinal-Bégin représente une meilleure alternative pour répondre au double-objectif de relier la Pente-Douce à la Grande-Allée avec un tracé continu. Il serait cependant nécessaire d'améliorer le traitement de l'intersection avec le boulevard René-Lévesque afin de sécuriser la traversée de cyclistes. Actuellement, l'intersection est dénué de marquage au sol et ne comporte que deux arrêts-stop, soit dans chacune des directions de l'avenue du Cardinal-Bégin

Les avenues Holland et Marguerite-Bourgeois constituent également des choix de tracé pertinents pour le second lien cyclable. Lors de l'élaboration du plan de mobilité du quartier

Saint-Sacrement, l'avenue Marguerite-Bourgeois a été identifiée à maintes reprises par les citoyens comme étant un axe fréquemment emprunté, mais où des améliorations sur l'aménagement étaient souhaitées. De plus, il s'agit d'un axe à fort potentiel de connexion nord-sud reliant le boulevard de l'Entente et la Grande-Allée, en plus de desservir certains services (Centre des Loisirs, restaurants, école, etc.).

### *Les intersections René-Lévesque/ Calixa-Lavallée et Belvédère*

Des problèmes de circulation de transit dans les rues résidentielles situées entre les rues Cardinal-Bégin et Joffre ont été observés et rapportés par plusieurs citoyens.

Dans les faits, tout porte à croire que le manque de synchronisation des feux de circulation aux intersections du boulevard René-Lévesque avec les rues Calixa-Lavallée et Belvédère soit à l'origine de cette problématique. À cet effet, une piste de solution pourrait consister en la synchronisation des feux de signalisation, de même qu'en l'ajout de panneaux de signalisation interdisant le virage sur ces rues locales à certains moments. Ces mesures pourraient ainsi contribuer à réduire de manière considérable le volume de circulation de transit en canalisant la circulation sur les grands axes nord-sud que sont les avenues Hollande et Belvédère, permettant du même coup de préserver la convivialité de la piste cyclable aménagée sur Père-Marquette et Raymond-Casgrain.

## **Les sujets peu abordés par les documents du PPU**

### *Fluidité des déplacements piétonniers*

Un enjeu considérable que le projet de PPU n'a pas abordé jusqu'à présent est celui des feux de circulation comprenant une phase exclusive piétonne actionnée à l'aide d'un bouton, principalement sur les axes René-Lévesque et Sainte-Foy. Ce type de feux constitue en fait un frein à l'utilisation de la marche comme moyen de transport en raison des temps d'attente trop longs.

Des expériences terrain ont démontré qu'en respectant la signalisation, les temps de déplacement pouvaient être augmentés d'au-moins 50% (une vidéo très éloquente peut être visionnée ici: <https://vimeo.com/153577338>) ce qui représente une hausse difficile à tolérer pour un usager de la route se déplaçant en moyenne à 5 km/h (Fédération québécoise de la marche, 2016). Nous recommandons donc la mise en place de phases piétonnes intégrées dans le cycle, à la manière de ce qui a actuellement cours à l'intersection de la 1<sup>re</sup> Avenue et de la 41<sup>e</sup> Rue.

### *Prolongement du réseau cyclable sur Grande-Allée Ouest*

L'annonce du possible prolongement des bandes cyclables sur la Grande Allée Ouest (action #11), soit approximativement entre les avenues de la Châtellenie et de Bougainville, est un

projet fort intéressant sur lequel les documents du PPU ne donnent que très peu d'information. Dans les prochaines étapes du PPU, il serait pertinent que des informations supplémentaires (plans, rendus visuels, mesures, etc.) soient fournis pour appuyer la faisabilité de ce projet.

### *Liens cyclables d'axe est-ouest*

Dans la foulée des propositions de perméabilité du réseau cyclable, il n'a pas été mentionné la nécessité de mettre en place des aménagements sécurisant les déplacements à vélo sur le boulevard René-Lévesque et le chemin Sainte-Foy. Même si l'aménagement du corridor Père-Marquette est intéressant, les données obtenues via l'application *Mon trajet vélo* semblent démontrer une utilisation toujours importante de ces deux axes plus directs et desservant mieux un bon nombre de destinations.

### *Promenade du coteau Sainte-Geneviève*

Peu d'informations sont disponibles également en ce qui concerne le projet de réaménagement du coteau Sainte-Geneviève. Par exemple, le document d'avant projet ne comporte ni de plan, ni d'image du tracé proposé. Le document fait référence à l'étude intitulée *Concept d'aménagement de la promenade du Coteau Sainte-Geneviève*, mais cette étude ne semble pas disponible sur le site de la Ville de Québec. Un extrait de ladite étude pourrait être pertinent pour alimenter la liste de documents disponibles sur la section PPU Belvédère du site Internet de la Ville.

### *Liens Haute-Ville/ Basse-Ville*

Bien peu d'attention est portée sur les escaliers reliant la Haute-Ville et la Basse-Ville. Toutefois, le traitement de ces infrastructures mériterait plus de soin, notamment en ce qui a trait aux dispositifs d'éclairage et à l'entretien en saison hivernale. Il s'agit là de facteurs-clé pour rendre ces aménagements plus sécuritaires et invitants. Des propositions en ce sens pourraient certainement enrichir le projet de réaménagement du coteau Sainte-Geneviève ou encore, à plus long terme, celui du service rapide par bus (SRB).

Le traitement des liens entre la Haute-Ville et la Basse-Ville ne peut être abordé sans mentionner les lacunes notables des aménagements piétonniers et cyclables de la Basse-Ville. Par exemple, l'escalier Joffre, qui n'est pas très marqué dans le paysage et qui n'est pas du tout invitant au premier abord, aboutit dans un milieu particulièrement hostile aux déplacements actifs.



À gauche: Le haut de l'escalier Joffre, sur l'avenue Joffre. À droite: La base de l'escalier Joffre, sur le boulevard Charest Ouest.

Cette partie du boulevard Charest ne favorise pas du tout les déplacements actifs en raison du manque d'infrastructures pour piétons et cyclistes, de même que de la vitesse élevée des automobilistes et des forts volumes de circulation qui induisent un sentiment d'insécurité. De plus, le trottoir est étroit et discontinu, en plus de longer un haut mur bétonné qui ne contribue nullement à une expérience positive de déplacement du piéton ou du cycliste.

En ce qui a trait aux déplacements à vélo, la côte de la Pente-Douce constitue le principal lien cyclable entre la Basse-Ville et la Haute-Ville. Cet axe est donc à traiter avec une attention particulière, puisque de nombreux véhicules motorisés l'utilisent également sur une base régulière. Plusieurs cyclistes nous ont rapporté avoir pu mesurer la dangerosité des intersections entre la côte de la Pente-Douce et ses avenues perpendiculaires que sont Calixa-Lavallée, Belvédère et encore davantage Chouinard.

### *Vitesse automobile élevée dans les rues locales*

Le document et la présentation de l'avant projet du PPU ne font pas mention de cette problématique, qui a toutefois été identifiée comme prioritaire par l'ensemble des répondants au sondage et aux groupes de discussion du plan de mobilité durable local.

Comme il en a été mentionné plus tôt dans le mémoire, la limitation de la vitesse de circulation automobile à 30 km/h dans les rues résidentielles, ainsi que la mise en place de mesures d'apaisement de la circulation (chicanes, îlots central, renflement de trottoir, etc.), ont été identifiées comme pistes de solution à envisager autant pour les déplacements piétonniers que cyclistes et automobiles dans l'ensemble du réseau routier local.

### *Les abords des écoles*

Le territoire visé par le PPU comporte de nombreuses institutions d'enseignement, notamment deux écoles primaires, deux écoles secondaires, une école spécialisée et un établissement d'enseignement postsecondaire. Ces milieux générateurs de déplacements, de même que leur environnement plus ou moins immédiat, se doivent d'être aménagés de façon à encourager et soutenir des déplacements actifs sécuritaires et conviviaux.



Un enfant qui marche, c'est une voiture de moins dans les environs de l'école! En plus de contribuer à la santé et au bien-être des écoliers, un mode de déplacement actif contribue également à réduire la congestion automobile autour de l'école. Des interventions concrètes, comme par exemple une meilleure délimitation des débarcadères scolaires, l'ajout de trottoirs et d'avancées de trottoirs ou encore, des intersections surélevées, sont susceptibles d'augmenter la sécurité des déplacements à pied et à vélo. Des efforts en sensibilisation et en formation ne sont pas non plus à négliger pour induire un changement de comportement chez les différents usagers de la route.

## Documents de référence

Fédération québécoise de la marche. (2016). *Types de marche*. Récupéré de <http://www.fqmarche.qc.ca/index1.asp?id=752>

Ville de Québec. (2016). Programme particulier d'urbanisme -Pôle urbain Belvédère: Présentation de l'avant-projet. Récupéré de [https://www.ville.quebec.qc.ca/planification\\_orientations/amenagement\\_urbain/ppu/ppu\\_belvedere/docs/PPU\\_Belvedere\\_presentation\\_avant-projet\\_info\\_16-06-09.pdf](https://www.ville.quebec.qc.ca/planification_orientations/amenagement_urbain/ppu/ppu_belvedere/docs/PPU_Belvedere_presentation_avant-projet_info_16-06-09.pdf)

Ville de Québec. (2016). Programme particulier d'urbanisme -Pôle urbain Belvédère: Avant-projet. Récupéré de [https://www.ville.quebec.qc.ca/planification\\_orientations/amenagement\\_urbain/ppu/ppu\\_belvedere/docs/PPU\\_Belvedere\\_avant-projet.pdf](https://www.ville.quebec.qc.ca/planification_orientations/amenagement_urbain/ppu/ppu_belvedere/docs/PPU_Belvedere_avant-projet.pdf)