

# Dans les souliers des aînés

Rapport final  
des marches exploratoires



## Une réalisation de

### Accès transports viables

Centre culture et environnement  
Frédéric Back  
870 avenue de Salaberry, bureau 307  
Québec (Québec) G1R RT9

 418-648-2841  
tango@transportsviables.org  
www.transportsviables.org

## Coordination



♦ Jonathan Charlebois

## Recherche et rédaction



♦ Karine Marie Côté



♦ Audrey Larochelle

## Mise en page



♦ Anne-Charlotte Bernhardt

## Révision

- ♦ Miriam Desmarais
- ♦ Annik Gilbert
- ♦ Christel Le Gall
- ♦ Valérie Marcon
- ♦ Stéphanie Laloi
- ♦ Xavier Barbeau Arseneault



# REMERCIEMENTS

Accès transports viables tient à remercier ses nombreux partenaires pour leurs appuis dans le développement des marches exploratoires du programme **Dans les souliers des aînés** dans lequel s'inscrit la réalisation du présent rapport de recommandations.

Nous remercions les professionnels de la Ville de Québec, pour leur présence et leur implication tout au long du projet, et particulièrement ceux des arrondissements Beauport, La Cité-Limoilou, La Haute-Saint-Charles, Les Rivières et Charlesbourg.

Le programme est financé par le gouvernement du Canada par l'entremise du programme Nouveaux horizons pour les aînés.

Nous tenons aussi à remercier les représentants des différents organismes qui ont collaboré de diverses façons dans le projet des marches exploratoires:

- ♦ Association des personnes handicapées de Charlesbourg
- ♦ Centre d'action bénévole du Contrefort
- ♦ CIUSSS de la Capitale-Nationale
- ♦ Comité des citoyens et citoyennes du quartier Saint-Sauveur
- ♦ Comité Saint-Rodrigue en Action
- ♦ Conseil de quartier du Vieux-Limoilou
- ♦ Conseil régional de l'environnement de la Capitale nationale
- ♦ Corporation d'habitation de Giffard
- ♦ Fraternité Sainte-Marie de Vanier
- ♦ Institut sur le vieillissement et la participation sociale des aînés
- ♦ Le Pivot
- ♦ Limoilou en forme
- ♦ Patro Laval
- ♦ Patro Roc-Amadour
- ♦ Réseau de transport de la Capitale
- ♦ Réseau québécois de Villes et Villages en santé
- ♦ Ville de Plessisville, Division de gestion du territoire
- ♦ Ville de Québec
- ♦ Vivre en Ville

Enfin, un grand merci à tous nos précieux bénévoles et aux aînés qui ont participé aux différentes marches exploratoires, ce qui a rendu le projet possible.



# TABLE DES MATIÈRES

|                                             |          |
|---------------------------------------------|----------|
| <b>AVANT PROPOS.....</b>                    | <b>6</b> |
| <b>INTRODUCTION.....</b>                    | <b>9</b> |
| <br><b>ARRONDISSEMENT LA CITÉ-LIMOILLOU</b> |          |
| 1) Vieux Limoilou.....                      | 15       |
| 2) Lairet.....                              | 25       |
| 3) Saint-Sauveur.....                       | 35       |
| 4) Saint-Roch.....                          | 41       |
| <br><b>ARRONDISSEMENT CHARLESBOURG</b>      |          |
| 5) Trait-Carré.....                         | 51       |
| 6) Saint-Rodrigue.....                      | 59       |
| 7) Bour-Royal.....                          | 71       |
| <br><b>ARRONDISSEMENT BEAUPORT</b>          |          |
| 8) Vieux-Moulin.....                        | 81       |
| 9) Vieux-Bourg.....                         | 89       |

## **ARRONDISSEMENT LES RIVIÈRES**

10) Vanier..... **99**

**CONCLUSION..... 112**

**LEXIQUE..... 114**

**BIBLIOGRAPHIE..... 116**

## Sommaire

Le programme Dans les souliers des aînés s'articule autour de marches exploratoires réalisés en 2016 sur le territoire de la ville de Québec.

Ces marches exploratoires regroupant des intervenants du milieu, des professionnels de la Ville de Québec et des aînés, visaient à identifier les obstacles nuisant aux déplacements actifs des aînés.

Le projet est piloté par Accès transports viables, organisme à but non lucratif qui, depuis 1991, a pour mission de promouvoir les modes de déplacement viables et de défendre les droits des utilisateurs et utilisatrices des transports collectifs (transport en commun, covoiturage, autopartage) et actifs (marche, vélo) dans la communauté métropolitaine de Québec.

## Mise en contexte

Le vieillissement de la population est une préoccupation croissante. Le Québec connaît d'importants changements démographiques et le nombre de personnes âgées ne cesse de croître. En 2011, sur près de huit millions de Québécois, on compte près de 1,3 million de personnes âgées de 65 ans ou plus (Ministère de la Famille et des Aînés, 2012). La population du Québec vieillit rapidement et, selon les projections de l'Institut de la statistique du Québec, près du tiers des Québécois seront âgés de 65 ans ou plus en 2056. Or, dans le contexte du baby-boom post-Seconde Guerre mondiale, les villes nord-américaines ont été aménagées pour répondre aux besoins des jeunes familles motorisées. Cet environnement urbain peu adapté aux plus vulnérables et à ceux ne pouvant parcourir de longues distances diminue les opportunités de mobilité et l'autonomie de la population âgée.

Des changements dans les milieux de vie des aînés doivent se faire en fonction de leurs besoins de déplacements. La dépendance à l'automobile développée tout au long de la vie peut devenir problématique, car il n'est plus toujours possible de se déplacer de manière autonome avec le vieillissement. Or, une diminution de la mobilité amène des conséquences sur la santé physique et mentale. En effet, il a été démontré que l'accès aux services et aux transports en commun ainsi qu'une forte densité urbaine contribuent à la réduction des risques de dépression chez les personnes âgées, tout en favorisant une vie sociale active (International Journal of Environmental Research and Public Health, IJERPH, 2015).

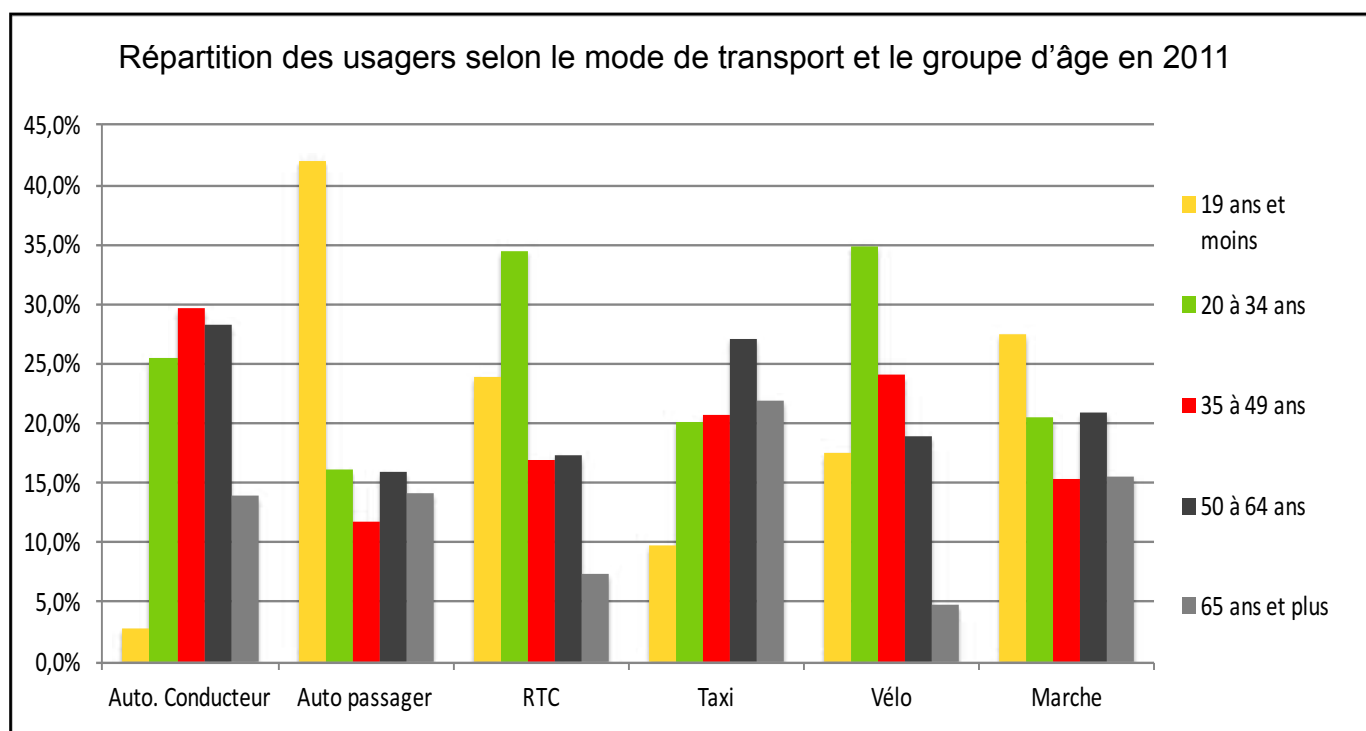
C'est dans ce contexte que le gouvernement du Québec a lancé en 2008 le programme «Municipalité amie des aînés». L'objectif de ce programme vise à «favoriser un vieillissement actif chez les personnes âgées par la mise en place de structures qui favorisent leur participation à la société, et par la réalisation d'aménagements urbains qui tiennent compte de leurs capacités physiques» (Negron-Poblette, 2012).

Considérant que plus de la moitié des personnes âgées de 65 ans ou plus demeurent dans les régions métropolitaines de Montréal et de Québec, il devient nécessaire de mieux connaître les besoins des personnes âgées en milieu urbain. Nous devons déterminer quels aménagements devront être apportés aux villes québécoises afin d'en faire des milieux répondant aux besoins des aînés de façon à leur permettre de continuer à vivre de façon autonome au quotidien.

La proportion d'aînés dans les quartiers centraux de la ville de Québec est la plus élevée de toutes les régions métropolitaines en Amérique du Nord. En effet, les quartiers centraux de Québec ont une proportion d'aînés de 6 % supérieure à la moyenne nord-américaine, alors que les banlieues de la ville de Québec ont une proportion semblable aux autres villes nord-américaines (Cahiers métropolitains, 2016).

## ■ Habitudes de transports chez les aînés et facteurs d'influence

L'automobile est le principal moyen de transport utilisé par les aînés. Elle permet l'indépendance, le confort et la rapidité recherchée dans leurs déplacements. Pourtant, beaucoup de déplacements se font à proximité du domicile. Il serait donc intéressant à plusieurs égards, notamment pour les bienfaits sur la santé et l'environnement, de marcher plutôt que d'utiliser l'automobile. De plus, il faut savoir que près de 70 % des aînés québécois n'atteignent pas les seuils d'activités physiques recommandés par le gouvernement canadien. Il s'agit par ailleurs du groupe de la population qui est le plus sédentaire (ISQ, 2005). Un nombre important de facteurs peuvent influencer la possibilité pour les aînés de réaliser leurs déplacements à pied. Pour favoriser un vieillissement actif de la population, il faut prendre en compte ces facteurs et apporter des améliorations là où les besoins sont présents.





La présence d'incapacités physiques, psychologiques ou sensorielles peut faire en sorte qu'il soit progressivement plus difficile pour les aînés d'avoir recours à la marche. Les incapacités réduisent leurs habiletés à se déplacer dans leur quartier. Plusieurs études démontrent une corrélation entre le nombre de personnes qui affirment avoir des incapacités fonctionnelles ou cognitives et le nombre de personnes non mobiles. (Table de concertation des aînés de l'île de Montréal, 2009)

La configuration urbaine et l'aménagement du territoire influencent également la mobilité des aînés. La forme des rues et la localisation des commerces et des services dans un quartier ont un impact significatif sur le temps d'un déplacement et, de ce fait même, sur le choix du mode de transport le plus approprié pour se rendre à destination. Pour favoriser la marche, la trame de rue doit permettre des trajets qui sont optimaux et sans détour. Une ville mixte et densément construite permet généralement des déplacements plus courts, moins complexes, dans un milieu de vie plus convivial et à échelle humaine.

L'ambiance et la sécurité perçue lors d'un déplacement sont déterminantes dans le choix du mode de transport et dans les parcours empruntés. L'appréhension d'une menace potentielle se révèle être un frein important, d'autant plus que les aînés se trouvent souvent dans une position de vulnérabilité.

Par exemple, plusieurs aînés ont affirmé ne pas sortir de leur domicile en soirée en raison du manque d'éclairage dans les rues et les espaces publics. (Table de concertation des aînés de l'île de Montréal, 2009)

L'information dont dispose un individu sur les options de transport dont il pourrait bénéficier influence les choix qu'il peut faire. L'automobile a souvent été le principal moyen de transport des personnes âgées et ce, tout au long de leur vie. Il n'est donc pas étonnant qu'elles méconnaissent l'offre de transport alternatif. C'est d'ailleurs pour cette raison qu'Accès transports viables a mis en place, en 2015, le programme TanGo destiné à promouvoir la mobilité durable chez les aînés. Le programme Dans les souliers des aînés s'inscrit dans le programme TanGo.





# INTRODUCTION

## ■ Présentation du Collectif aînés IS

Les interventions du programme Dans les souliers des aînés s'inscrivent dans le cadre du Collectif aîné isolement social (IS) ville de Québec. Ce collectif regroupe quatre organismes de la ville de Québec ; Accès transports viables (ATV), le Centre d'action bénévole du Contrefort (CABC), l'Institut sur le vieillissement et la participation sociale des aînés (IVPSA) et le Réseau québécois de Villes et Villages en santé (RQVVS). Les interventions menées par le collectif ont pour objectif commun de diminuer l'isolement social chez les personnes aînées de la ville de Québec.

## ■ Méthodologie

Afin de permettre de bien préparer les participants aux marches exploratoires, nous avons effectué dix marches de repérages et trois ateliers de sensibilisation. Les marches de repérage réalisées avec un membre de l'équipe TanGo ainsi qu'un intervenant du milieu permettaient de créer un premier échange sur les besoins des aînés de chaque quartier. Les ateliers de sensibilisation réalisés quelques jours avant la marche exploratoire ont permis de sensibiliser les participants de la marche exploratoire à l'impact des aménagements urbains sur le quotidien des aînés. Cette démarche nous a permis de réaliser onze marches exploratoires entre le printemps et l'automne 2016.

Afin de déterminer les parcours des marches à réaliser au sein de ces quartiers, une analyse spatiale de la répartition des personnes âgées à l'aide du logiciel QGIS a été réalisée. Les cartes ont révélé les secteurs présentant la plus forte concentration d'aînés ainsi que les lieux les plus sollicités par cette population, soit les centres communautaires, les services de santé, les établissements culturels, etc. La carte interactive localisant les accidents entre piétons et automobiles produite par Accès transports viables a également été prise en considération lors de l'élaboration des parcours (Accès transports viables).

Afin de cibler les secteurs d'interventions pertinents, nous nous sommes référés aux recherches effectuées par le Collectif aînés IS; identifiant les secteurs de la ville de Québec où il y a une présence importante d'aînés vulnérables économiquement et socialement. Dans le cadre de ces recherches, le Collectif aînés IS a identifié onze secteurs prioritaires. De ces onze secteurs, l'équipe en a sélectionné trois, en raison de l'intérêt du milieu à participer au projet.

Les marches effectuées dans le cadre du projet ont eu lieu dans les arrondissements suivants :

#### **ARRONDISSEMENT LA CITÉ- LIMOILLOU**

- Vieux-Limoilou
- Lairet
- Saint-Roch
- Saint-Sauveur

#### **ARRONDISSEMENT DES RIVIÈRES**

- Vanier, secteur résidentiel
- Vanier, secteur commercial

#### **ARRONDISSEMENT CHARLESBOURG**

- Saint-Rodrigue
- Bourg-Royal
- Trait-Carré

Les principaux éléments observés sur le terrain sont les suivants :

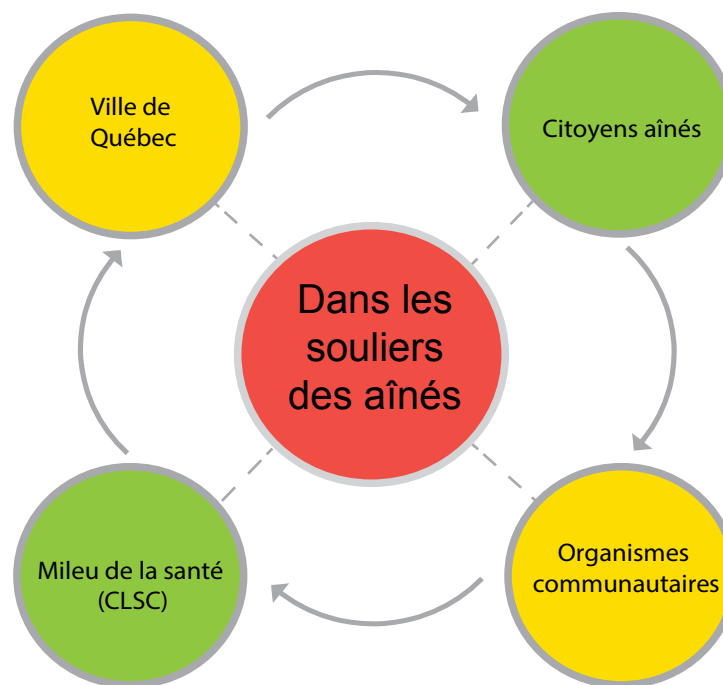
- Circulation routière
- Comportement des automobilistes
- Signalisation routière
- Visibilité
- Sécurité pour les piétons
- Entretien et propreté
- Mobilier urbain
- Affluence, ambiance et surveillance
- Éclairage

## ■ La mobilisation, moteur de changement

Afin de répondre aux besoins réels des aînés, le programme Dans les souliers des aînés a voulu mobiliser le milieu. C'est pourquoi les organismes communautaires, les aînés eux-mêmes et les professionnels de la Ville de Québec ont été invités à prendre part à la démarche. Ces acteurs ayant une bonne connaissance du milieu nous ont aidés à identifier les particularités de chacun des quartiers ainsi que les besoins spécifiques aux aînés qui y résident.

Depuis le début de la démarche, un total de 60 aînés et résidents des secteurs à l'étude, 25 intervenants du milieu communautaire, 19 professionnels de la Ville de Québec, 5 bénévoles et 8 membres de l'équipe d'Accès transports viables ont marché ensemble, afin d'identifier les problématiques présentes sur le territoire de la ville de Québec.

Les observations de chacun ont permis d'arriver aux conclusions présentées dans ce rapport. Cet effort de mobilisation a permis de recueillir des témoignages diversifiés et nuancés, qui se reflètent dans les recommandations proposées.



## ■ Besoins généraux des aînés en matière d'aménagement

La réalisation du programme Dans les souliers des aînés a permis d'identifier un ensemble de problèmes récurrents dans tous les quartiers de la ville de Québec à l'étude. Ces freins au déplacement actif diminuent la capacité des aînés à se déplacer dans l'espace urbain et devraient faire partie des préoccupations d'aménagement de chaque arrondissement.

1) La présence de bancs est essentielle pour permettre aux aînés de se reposer au cours de leurs déplacements. Les bancs devraient être placés de façon systématique sur les tronçons de rue où l'achalandage le justifie. De plus, ceux-ci devraient être accessibles été comme hiver.

2) L'accessibilité à des toilettes publiques est importante compte tenu des besoins particuliers des aînés. Un système d'entraide entre commerçant et piétons pourrait être mis en place pour améliorer l'accès à des toilettes, et ce, sans frais pour la municipalité.

3) La largeur des trottoirs est très variable selon les rues et quartiers. L'affluence automobile et le passé historique influencent l'espace disponible pour les trottoirs.

Néanmoins, il est primordial d'avoir une largeur de trottoir suffisante pour qu'une personne à mobilité réduite puisse les emprunter de manière sécuritaire. Une largeur minimum de 0,9 mètre est nécessaire pour permettre à une chaise roulante d'emprunter le trottoir, alors qu'un individu n'utilisant pas d'aide à la marche aura besoin d'un espace 0,7 mètre.

4) La durée des phases piétonnes aux feux de circulation est insuffisante pour approximativement 70 % des aînés. Un ratio de 0,9 mètre/seconde permettrait à 80 % des aînés de traverser une intersection dans le temps prévu. (Manuel of Uniform Traffic Control Device for Canada)

5) La présence de feux piétons automatiques sur les grandes intersections serait plus favorable que des feux piétons sur demande. Ainsi, on fait en sorte de mettre le piéton sur un pied d'égalité avec la voiture, en plus de diminuer le temps d'attente pour les piétons. Bien sûr, il faudrait bien cibler les intersections les plus achalandées.

6) En complémentarité des feux automatiques, des feux piétons coordonnés permettant au piétons de traverser un côté de la rue, puis l'autre immédiatement. Ce type de feux piétons permet de diminuer l'attente de tous les usagers de la route, tout en assurant la sécurité maximale des usagers les plus vulnérables. Ce type d'intersection a été implanté dans l'arrondissement Charlesbourg à l'intersection de la 1<sup>re</sup> Avenue et de la 41<sup>e</sup> Rue.



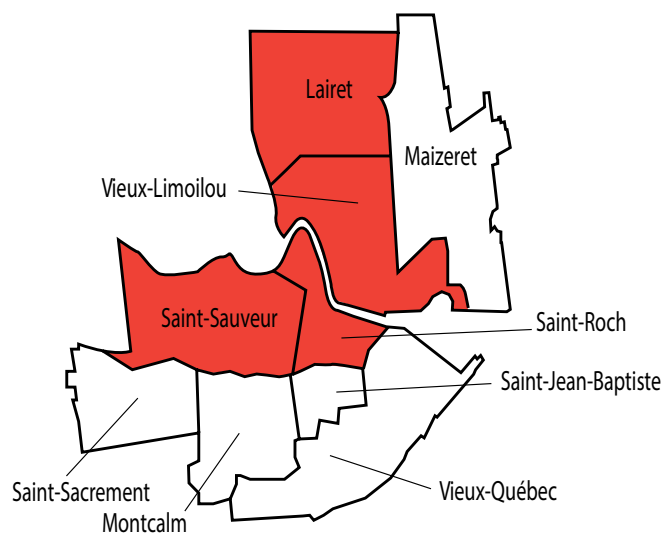
Exemple d'affichage indiquant la présence de salle de  
bains dans les commerces



# ARRONDISSEMENT LA CITÉ-LIMOILOU

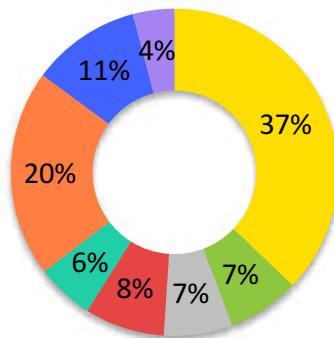
L'arrondissement La Cité-Limoilou totalise le cinquième de la population de la Ville de Québec, avec 106 905 habitants en 2011. De ce nombre, 21 715 personnes sont âgées de 65 ans et plus. Le revenu moyen des femmes est de 30 121\$ et celui des hommes de 37 209\$, ce qui est légèrement inférieur au reste de la ville de Québec. Également, selon l'Enquête Origine-Destination de la Capitale-Nationale, les résidents de l'arrondissement La Cité-Limoilou sont ceux qui utilisent le plus le transport actif, soit la marche et le vélo, comme mode de transport dans la ville de Québec, totalisant 37,2% des déplacements à la marche et 37,6% des déplacements à vélo. La centralité de cet arrondissement assume un rôle important dans ce constat.

**Représentation de l'arrondissement  
La Cité-Limoilou**



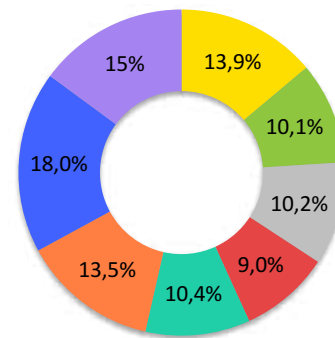
 Lieux des marchés exploratoires

**Répartition des usagers de la marche  
selon leur lieu de résidence dans la communauté  
métropolitaine de Québec**



|                                                                                                              |                                                                                                                    |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|  La Cité-Limoilou       |  Beauport                     |
|  Charlesbourg           |  Les Rivières                 |
|  La Haute-Saint-Charles |  Sainte-Foy-Sillery-Cap-Rouge |
|  Lévis                  |  Couronne Nord / Sud          |

**Distribution de la population  
de la communauté métropolitaine  
de Québec**



# 1

## Quartier Vieux Limoilou

**Portrait du quartier**  
**Description physique et urbaine**  
Caractéristiques d'accessibilité  
Constats et recommandations

.....

# Fiche technique 1 - Marche quartier Vieux-Limoilou

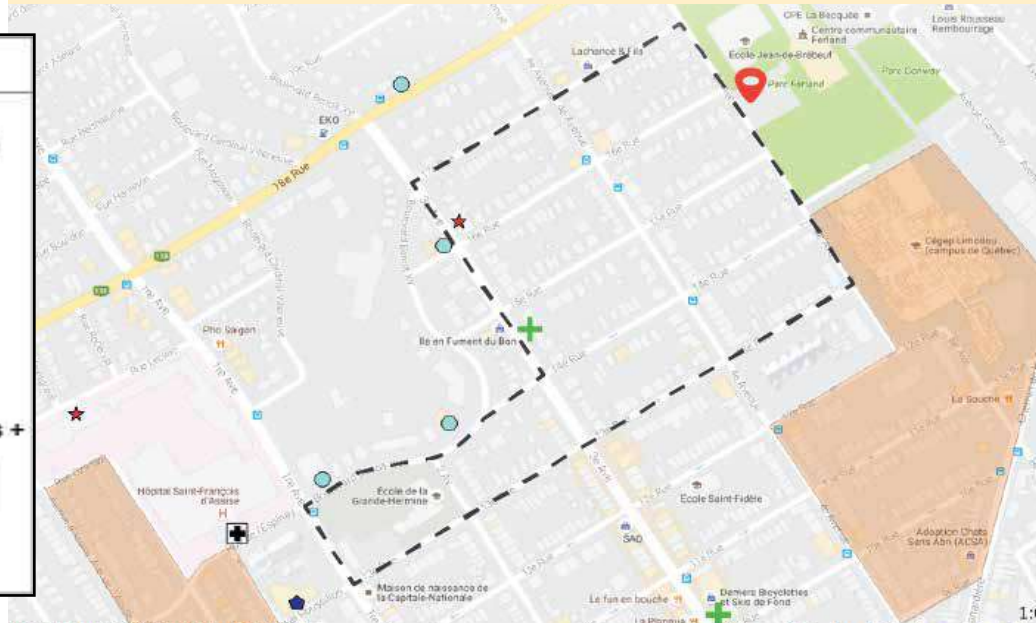
• Le 20 octobre 2016 à 13h30

## PARTICIPANTS



- Anne Mainguy, **Aînée**
- Serge Gilbert, **Aîné**
- Denise Bouchard, **Aînée**
- Lucille Gilbert, **Aînée**
- Nicole Beaupré, **Aînée**
- Marie-Noëlle Gobeil, **CABC**
- Audrey Larochelle, **Accès transports viables**
- Karine Marie Côté, **Accès transports viables**
- Anne-Charlotte Bernhardt, **Accès transports viables**
- Nancy Lebeuf, **Ville de Québec**
- Denis Gagnon, **Ville de Québec**
- Clarens Lavoie, **Ville de Québec**

## TRAJET EMPRUNTÉ





## ■ Description physique et urbaine

Le quartier Vieux-Limoilou est situé dans l'arrondissement de La Cité-Limoilou. Il est délimité au nord par la 18<sup>e</sup> Rue, à l'est par le boulevard des Capucins, au sud par la rivière Saint-Charles et à l'ouest par l'autoroute Laurentienne. Le quartier s'étend sur une superficie de 2,43 km<sup>2</sup> et a une densité moyenne de 5 879 hab./km<sup>2</sup>. Avec une prédominance résidentielle et commerciale, l'occupation du sol est l'une des plus élevées de la ville de Québec. Le tissu urbain est presque exclusivement composé de duplex et de triplex, ce qui favorise cette densité.

On retrouve deux artères commerciales importantes sur l'axe nord-sud, soit la 1<sup>re</sup> Avenue et la 3<sup>e</sup> Avenue. Ces dernières ont un rayonnement qui dépasse les frontières du quartier, attirant les gens de l'extérieur à venir s'y promener. Le quartier est aussi caractérisé par sa mixité, on y retrouve de nombreuses institutions scolaires, des centres communautaires, des garderies et plus encore.

L'attractivité qui se dégage du Vieux-Limoilou est assez récente. En effet, ce secteur vit une renaissance depuis quelques années, grâce aux efforts déployés par les citoyens qui l'habitent. Ce quartier où il fait bon vivre est souvent comparé à un écoquartier, puisqu'il regroupe plusieurs caractéristiques liées au développement durable.

## ■ Caractéristiques d'accessibilité et de déplacements

Le quartier Vieux-Limoilou est caractérisé par son excellente desserte en transport en commun. Son territoire est parcouru par trois Métrobus (800, 801 et 802) et plusieurs autres parcours réguliers. Un nouveau trajet, le parcours 19, a également été mis en place en août 2016.

On estime que tous les résidents ont accès à un parcours de transport en commun à haute vitesse en moins de cinq minutes de marche.

Il y a également quatre stations d'autopartage dans le quartier. À noter que la rivière Saint-Charles, un important cours d'eau, vient isoler le secteur Vieux-Limoilou du centre-ville. Il y demeure néanmoins lié grâce à la présence de quatre ponts. De plus, la trame de rue orthogonale permet une circulation efficace dans le quartier, autant pour les piétons que pour les automobilistes.

## ● Concernant les difficultés à traverser la 3<sup>e</sup> Avenue

**Le tronçon de la 3<sup>e</sup> Avenue situé entre la 18<sup>e</sup> Rue et la 13<sup>e</sup> Rue est difficile à traverser sur l'axe est-ouest. Cette rue collectrice secondaire qui a deux voies de circulation et deux voies de stationnement est très achalandée. De plus, la présence de plusieurs institutions de part et d'autre de cet axe entraîne la traverse d'un volume important de piétons. L'Hôpital Saint-François d'Assise, accessible à partir du boulevard Benoît-XV, et l'École secondaire de la Cité en sont de bons exemples.**

♦ Sur une distance de 400 mètres et sur quatre intersections, il n'y a aucun aménagement, tels que des arrêts ou des passages pour piétons, prévus pour faciliter la traversée des piétons sur la 3<sup>e</sup> Avenue. Cette lacune amène les piétons à traverser la rue de manière désorganisée. Le risque d'accident entre les usagers de la route se voit alors accru.

♦ L'intersection de la 3<sup>e</sup> Avenue et du boulevard Benoît-XV présente un défi particulier compte tenu du décalage de la 17<sup>e</sup> Rue par rapport au boulevard Benoît-XV. Un réaménagement de cette intersection a déjà été réalisé par le passé et est apprécié par les résidents du quartier. Néanmoins, certaines améliorations pourraient encore être apportées afin de la rendre plus sécuritaire pour les piétons. On dénote, entre autres, l'absence de passage pour piétons, l'absence d'arrêt obligatoire pour les automobilistes sur la 3<sup>e</sup> Avenue et une visibilité réduite.

♦ Sur la 3<sup>e</sup> Avenue entre la 14<sup>e</sup> Rue et la 18<sup>e</sup> Rue, les intersections sont toutes aménagées de façon similaire et ne proposent aucun aménagement facilitant la traversée des piétons. On dénote les éléments suivants: absence de passage pour piétons pour traverser la 3<sup>e</sup> Avenue sur l'axe est-ouest et absence d'arrêts obligatoires.

♦ L'intersection 3<sup>e</sup> Avenue et 13<sup>e</sup> Rue est bien aménagée. Elle est munie de feux de circulation pour les voitures et d'une phase piétonne qui s'active sur demande. Il y a également un pavage en briques au sol aux endroits où les piétons traversent, ainsi que des avancées de trottoirs côté sud. Les participants de la marche ont toutefois reproché le long délai d'activation de la phase piétonne.



**Intersection de la 3<sup>e</sup> Avenue et de la 13<sup>e</sup> Rue**

## RECOMMANDATIONS

- 1.1** Marquer un passage pour piétons à l'intersection de la 3<sup>e</sup> Avenue et du boulevard Benoît-XV, du côté sud de l'intersection.
- 1.2** Considérer l'ajout d'un passage pour piétons sur la 3<sup>e</sup> Avenue à l'intersection de la 15<sup>e</sup> Rue, afin de respecter les normes du MTQ exigeant un minimum de 100 mètres entre chaque traverse et feu de signalisation.



**Intersection de la 3<sup>e</sup> Avenue et du boulevard Benoît XV**

## ● Concernant l'aménagement universel des trottoirs

**Le mauvais état des trottoirs à certains endroits présente un risque supplémentaire de chute pour les personnes âgées. En effet, lors des marches, plusieurs des participants ont relevé la qualité des trottoirs comme étant un facteur déterminant dans leur choix de transport; moins ceux-ci sont aménagés de manière sécuritaire, moins ils sont empruntés. Voici quelques problèmes observés et jugés prioritaires.**

♦ Sur la 13<sup>e</sup> Rue entre la 1<sup>re</sup> et la 2<sup>e</sup> Avenue, on remarque que le trottoir est large et divisé en deux zones : le corridor piétonnier et la zone de plantation / mobilier urbain. Il s'agit d'un aménagement agréable et sécuritaire. Toutefois, la transition et la dénivellation entre les deux zones de trottoirs pose problème. Ces dernières ne sont pas exactement de la même hauteur et la rencontre entre les deux zones provoque une discontinuité qui s'étend sur plusieurs mètres.

♦ Des objets de toutes sortes et de différentes tailles ponctuent les trottoirs du quartier et constituent des obstacles pour les piétons. Ceux-ci doivent alors redoubler de vigilance pour les éviter. Plus particulièrement sur la 17<sup>e</sup> Rue, entre la 4<sup>e</sup> et la 8<sup>e</sup> Avenue, on remarque un lilas situé dans la cour avant d'un bâtiment résidentiel (530-17<sup>e</sup> Rue), ce qui obstrue le trottoir et nuit à la visibilité des piétons qui y circulent.



**Trottoir divisé en deux zones sur la 13<sup>e</sup> Rue**



**Dénivellation sur le trottoir de la 13<sup>e</sup> Rue**





**Végétation encombrante sur la 17<sup>e</sup> Rue**



**Borne-fontaine sur la 13<sup>e</sup> Rue**

## RECOMMANDATIONS

- 1.3 Assurer une continuité et une uniformité dans le niveau et les matériaux des trottoirs, particulièrement sur la 13<sup>e</sup> Rue.
- 1.4 Éviter tout encombrement superflu, incluant les obstacles pouvant surprendre les piétons, dans les zones de libre circulation des trottoirs.

## ● Concernant la signalisation routière

**La signalisation routière doit être visible pour tous les usagers de la route, qu'il soient automobilistes, piétons ou cyclistes. Lors de la marche, une infraction au code de la sécurité routière s'est produite sous nos yeux en raison d'une lacune dans la signalisation routière, démontrant bien les types de problèmes auxquelles les usagers sont confrontés. La présence d'incapacités visuelles chez certains aînés accentue le besoin d'une signalisation visible et adaptée.**

♦ L'intersection de la 2<sup>e</sup> Avenue et la 13<sup>e</sup> Rue pose problème en raison du mauvais emplacement de la signalisation routière. La 13<sup>e</sup> Rue est un axe à sens unique vers l'ouest. À l'intersection de la 2<sup>e</sup> Rue, on remarque que le panneau indiquant le sens unique porte à confusion en raison de l'endroit où il est situé. Selon les normes du MTQ; Tome V, Prescription 2.10.1, Dessin normalisé 003, le panneau devrait être de l'autre côté de la rue. Durant la marche, une voiture a emprunté le sens unique en sens inverse, démontrant bien le problème.

♦ À l'intersection de la 13<sup>e</sup> Rue et de la 1<sup>re</sup> Avenue, la phase piétonne n'est pas suffisamment longue considérant le volume important de piétons qui y traversent. Cet achalandage est expliqué par la proximité de l'école de la Grande-Hermine, du Centre communautaire Jean-Guy Drolet, de l'Hôpital Saint-François d'Assise et de deux arrêts d'autobus de ligne à haute fréquence. Ces pôles d'attractivité génèrent les déplacements d'une population de tous âges, incluant aînés et enfants. Une attention particulière devrait être apportée pour que cette intersection offre une sécurité maximale.



Intersection de la 2<sup>e</sup> Avenue et de la 13<sup>e</sup> Rue

## RECOMMANDATIONS

- 1.5 Déplacer le panneau indiquant le sens unique du côté nord-ouest de la 13<sup>e</sup> Rue, afin de respecter les normes du MTQ.
- 1.6 Allonger la phase piétonne à l'intersection de la 13<sup>e</sup> Rue et de la 1<sup>re</sup> Avenue en considérant une norme entre 0,9 et 1,1 mètre par seconde.









# 2 Quartier Lairet

**Portrait du quartier**  
**Description physique et urbaine**  
Caractéristiques d'accessibilité  
Constats et recommandations

.....

# Fiche technique 2 - Marche quartier Lairet

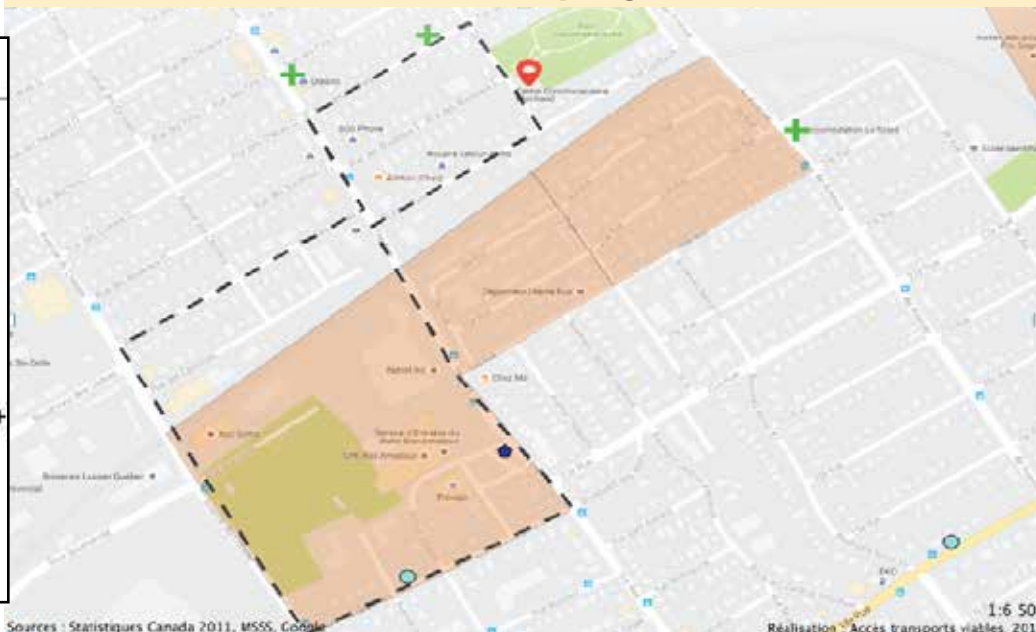
• Le 25 octobre 2016 à 13h30

## PARTICIPANTS



- Pauline Landry, **Aînée**
- Fernande Asselin, **Aînée**
- Anne Mainguy, **Aînée**
- Solange Proulx, **Aînée**
- Nicole Beaudré, **Aînée**
- Marc Guy, **Aîné**
- Audrey Larochelle, **Accès transports viables**
- Karine Marie Côté, **Accès transports viables**
- Anne-Charlotte Bernhardt, **Accès transports viables**
- Marie-Noëlle Gobeil, **CABC**
- Nancy Lebeuf, **Ville de Québec**

## TRAJET EMPRUNTÉ



## ■ Description physique et urbaine

Le quartier Lairet est au nord de l'arrondissement La Cité-Limoilou. Il est délimité au nord par la 41<sup>e</sup> Rue, à l'est par la voie ferrée et le boulevard Henri-Bourassa, au sud par la 18<sup>e</sup> Rue et l'avenue Eugène-Lamontagne, et à l'ouest par l'autoroute Laurentienne. Le quartier s'étend sur une superficie de 2,97 km<sup>2</sup> et a une densité moyenne de 5 453 hab./km<sup>2</sup>.

À la limite entre la banlieue et la ville, le quartier a un visage qui se distingue du Vieux-Limoilou. Sous un couvert d'arbres matures, on y retrouve trois typologies résidentielles dominantes: des maisons de type unifamilial détachée, des duplex et des triplex, puis des logements locatifs de type « walk-up », c'est-à-dire des bâtiments comptant entre six et huit logements, accessibles via un escalier intérieur.

Le quartier a principalement une vocation résidentielle, à l'exception de quelques zones commerciales le long de la 1<sup>re</sup> Avenue.

## ■ Caractéristiques d'accessibilité et de déplacements

Le quartier Lairet est bien desservi en transport en commun, le 801 et le 802, deux parcours d'autobus à haute fréquence, desservent l'axe nord-sud et plusieurs parcours d'autobus réguliers (3, 28 et 37) assurent la liaison entre le quartier résidentiel et les pôles d'activités du centre-ville. Par contre, plusieurs infrastructures contribuent à un enclavement du secteur nord du quartier Lairet.

On dénote entre autres la ligne de chemin de fer qui traverse le secteur d'est en ouest, les autoroutes Laurentienne et Félix-Leclerc qui encadrent le secteur, ainsi que les nombreuses artères qui tapissent le quartier. Ces barrières physiques d'envergure nuisent à l'efficacité des déplacements et réduisent l'accessibilité à certains lieux publics et commerces pour les piétons.

## ● Concernant le viaduc de la 1<sup>re</sup> Avenue

**La voie ferrée du Canadien National, crée une barrière physique importante limitant ainsi le nombre de voies desservant l'axe nord-sud. Dans le quartier Lairet, trois axes jouent ce rôle, la 1<sup>re</sup> Avenue, la 4<sup>e</sup> Avenue et l'avenue du Colisée. Ces axes importants sont alors abaissés et surplombés d'un viaduc, causant certains défis d'aménagement.**

- ♦ L'aménagement de la rampe et du muret de protection entre le trottoir et la voie de circulation est apprécié et accentue le sentiment de sécurité chez les aînés.
- ♦ Le trottoir aménagé sous le viaduc est plutôt étroit, d'autant plus que le muret de protection est fixé sur le trottoir, ce qui réduit l'espace disponible en largeur. L'étroitesse du trottoir nuit aux croisements bidirectionnels des piétons et les rend encore plus difficiles pour les personnes en fauteuil roulant.
- ♦ On remarque l'absence d'aménagement sécurisé pour les vélos, tel qu'une bande cyclable sous le viaduc. Comme la voie est étroite et qu'il n'y a pas d'accotement, les cyclistes utilisent souvent le trottoir, ce qui vient accroître le risque d'accident entre piétons et cyclistes.
- ♦ On dénote que beaucoup de jeunes se déplacent à vélo pour se rendre au Patro-Roc-Amadour, ces derniers empruntent le trottoir

sous le viaduc. Il y a également un grand nombre de personnes circulant avec des poussettes pour se rendre au centre de la petite enfance du Patro.

- ♦ Au Québec, la loi interdit aux cyclistes de rouler les trottoirs, sauf en cas de nécessité. Effectivement l'article 492.1 du code de la sécurité routière stipule ceci : « une bicyclette ne peut circuler sur un trottoir, sauf en cas de nécessité ou à moins que la signalisation ne le prescrive ». Les nombreux accidents mortels ayant eu lieu sous les viaducs dans les dernières années illustrent le danger que présentent ces infrastructures.
- ♦ La voie de droite est une voie réservée pour les autobus en heure de pointe, celle-ci vient limiter les possibilités d'élargissement du trottoir.
- ♦ L'éclairage sous le viaduc est déficient. Des lampadaires sont présents à l'entrée et à la sortie de celui-ci. Toutefois, il n'y en a aucun directement sous le viaduc, ce qui ne permet pas une bonne visibilité et accentue l'insécurité pour les piétons qui empruntent ce trajet en soirée.



**Viaduc de la 1<sup>re</sup> Avenue**



**Affichage annonçant la présence de cyclistes  
sur le trottoir**

## RECOMMANDATIONS

- 2.1 Considérer l'élargissement des trottoirs sous le viaduc ou minimalement dans la descente menant au viaduc.
- 2.2 Installer de l'affichage annonçant la présence de cyclistes sur le trottoir, d'ici l'implantation d'un aménagement cyclable adéquat, à l'exemple du boulevard Pierre-Bertrand à Québec.
- 2.3 Assurer l'éclairage du trottoir sous le viaduc, grâce à des lumières orientées vers le bas et ne générant pas d'éblouissement.



## ● Concernant l'aménagement universel des trottoirs

**Les trottoirs du quartier Lairet sont généralement aménagés de manière à répondre aux besoins particuliers des aînés. On y retrouve des modèles inspirants tels que les trottoirs le long du boulevard des Alliés et de l'avenue du Colisée, intégrant végétation, mobilier urbain et large corridor de circulation. Néanmoins, il y a encore des interventions à réaliser pour améliorer certaines rues:**

♦ À l'intersection de la 2<sup>e</sup> Avenue et de la rue Godbout se trouve un passage pour piétons sécurisé. Toutefois, aucun abaissement de trottoir n'est lié à ce passage. On retrouve plutôt deux entrées charretières menant à des stationnements, ces dernières ne sont pas centrées avec le passage, ce qui ne favorise pas le déplacement efficient des personnes à mobilité réduite. À noter qu'il est fréquent de voir des véhicules stationnés à même le passage.

♦ À l'intersection de la 24<sup>e</sup> Rue et de la 1<sup>re</sup> Avenue, nous observons une situation similaire à celle de l'intersection précédente, le passage pour piétons n'est pas tout à fait aligné avec l'entrée charretière menant au stationnement d'Agropur et de Natrel.

♦ L'état de certains trottoirs, sur des tronçons pourtant très utilisés par les piétons, présente des risques pour les usagers, notamment ceux à mobilité réduite. Par exemple, le trottoir de la 1<sup>re</sup> Avenue (entre la 22<sup>e</sup> Rue et la 24<sup>e</sup> Rue) situé près du supermarché Provigo et du Patro Roc-Amadour est très endommagé, présentant des trous et fissures importants. Paradoxalement, il s'agit d'un parcours utilisé quotidiennement par les aînés qui logent dans la résidence « Manoir St-Amand » située sur cette même avenue.



**Absence d'abaissement de trottoir au passage piéton à l'intersection de la 2<sup>e</sup> Avenue et la rue Godbout**



**Voiture stationnée sur le passage pour piétons de l'intersection de la 2<sup>e</sup> Avenue et la rue Godbout**





**Passage pour piétons à l'intersection de la 2<sup>e</sup> Avenue et la rue Godbout**

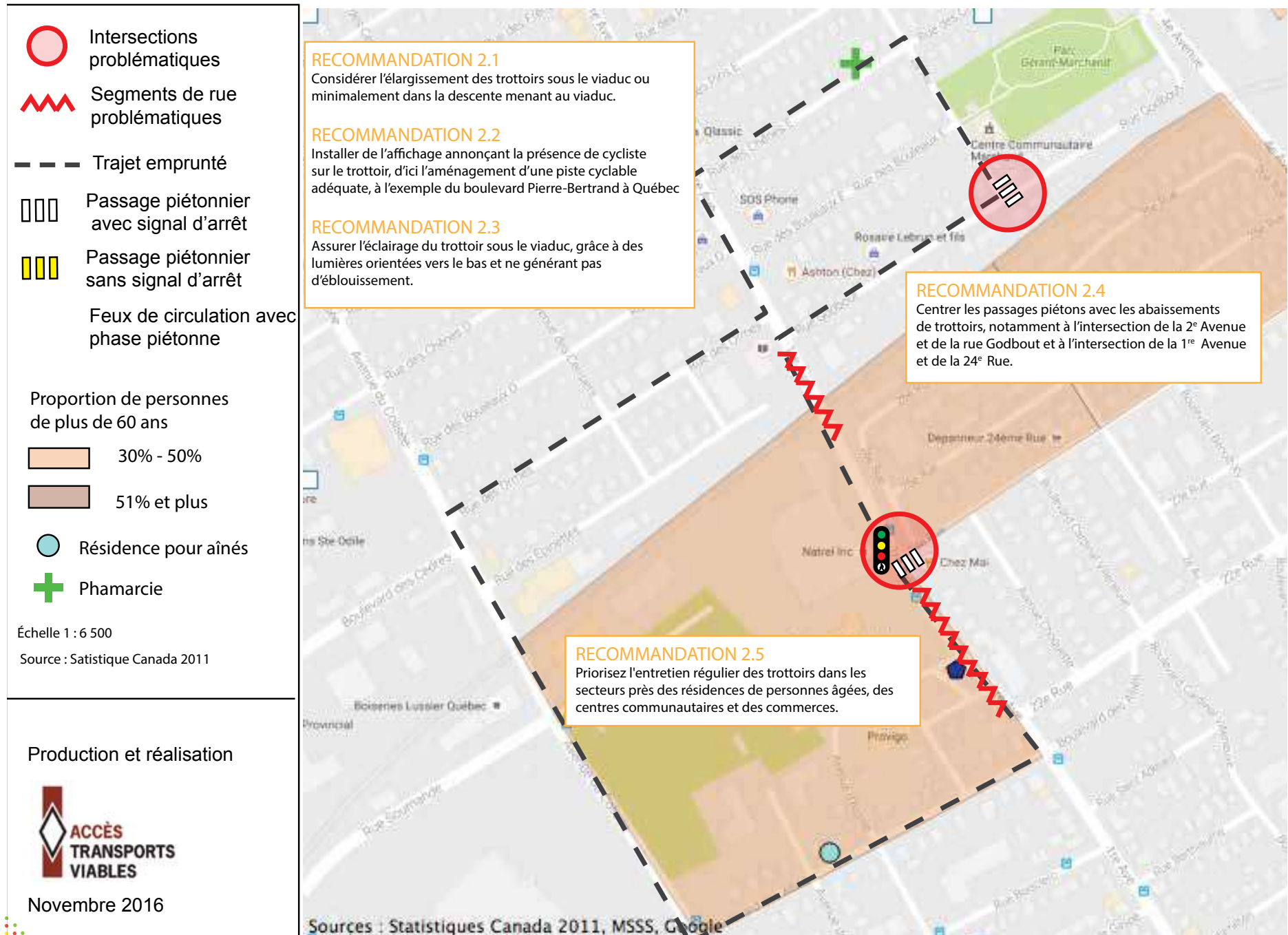


**Intersection de la 24<sup>e</sup> Rue et de la 1<sup>re</sup> Avenue**

## RECOMMANDATIONS

- 2.4 Centrer les passages pour piétons avec les abaissements de trottoirs, notamment à l'intersection de la 2<sup>e</sup> Avenue et de la rue Godbout et à l'intersection de la 1<sup>re</sup> Avenue et de la 24<sup>e</sup> Rue.
- 2.5 Prioriser l'entretien régulier des trottoirs dans les secteurs près des résidences de personnes âgées, des centres communautaires et des commerces.

## Carte synthèse 2 : Recommandations pour le quartier Lairet



# 3 Quartier Saint-Sauveur

**Portrait du quartier**  
**Description physique et urbaine**  
Caractéristiques d'accessibilité  
Constats et recommandations

.....

# Fiche technique 3 - Marche quartier Saint-Sauveur

• Le 5 octobre 2016 à 13h30

## PARTICIPANTS



- Nicol Tremblay, **Aîné**
- Mireille Labbé, **Aînée**
- Huguette Boucher, **Aînée**
- Huguette Poirier, **Aînée**
- Kim Beaudoin, **Patro Laval**
- Nancy Lebeuf, **Ville de Québec**
- Serge Bêty, **Ville de Québec**
- Denis Gagnon, **Ville de Québec**
- Audrey Larochelle, **Accès transports viables**
- Karine Marie Côté, **Accès transports viables**
- Pascal Rompré, **Réseau de transport de la Capitale**
- Jessica Veillet, **RQVVS**

## TRAJET EMPRUNTÉ





## ■ Description physique et urbaine

Situé dans l'arrondissement La Cité-Limoilou, le quartier Saint-Sauveur est bordé au nord par la rivière Saint-Charles, s'étend jusqu'à la falaise le séparant du quartier Montcalm, est délimité à l'est par le boulevard Langelier et à l'ouest par l'avenue Saint-Sacrement.

La superficie du quartier Saint-Sauveur est de 3,3 km<sup>2</sup> (Plan directeur Quartier Saint-Sauveur, 2005) et sa densité de population moyenne est de 4790 hab./km<sup>2</sup>.

Le relief du quartier est essentiellement plat, ce qui facilite les déplacements actifs.

La partie du quartier Saint-Sauveur située à l'ouest de la rue de Verdun est un secteur à vocation majoritairement industrielle et commerciale alors qu'à l'est de cette même rue, se trouve un secteur à prédominance résidentielle à haute et moyenne densité.

Néanmoins, certains axes routiers constituent des obstacles majeurs aux déplacements des aînés du quartier, particulièrement le boulevard Charest Ouest et les rues Marie-de-l'Incarnation, Saint-Vallier Ouest et de l'Aqueduc.

## ■ Caractéristiques d'accessibilité et de déplacements

Le quartier bénéficie d'un parcours Métrobus, le 802, cet autobus circule sur la rue Marie-de-l'Incarnation. Celui-ci permet de rejoindre les quartiers Vanier, Limoilou, Beauport, Montcalm et Saint-Sacrement ainsi que le quartier Sainte-Foy avec une correspondance. Le quartier bénéficie également de parcours avec une desserte locale, notamment les parcours 1, 18, 19 et 80; ceux-ci permettent de se rendre dans la majorité des quartiers environnants.



## ● Concernant l'état de la voie piétonne

♦ Les trottoirs de la rue de Carillon, tout comme plusieurs rues secondaires du quartier, sont encombrés par des poteaux électriques ainsi que des marches d'escalier de béton en avant des portes des résidences. Ainsi, la voie piétonne qui est déjà étroite devient parfois impraticable surtout pour les aînés utilisant des aides à la marche. De plus, ces marches obligent les aînés à toujours être vigilants pour ne pas trébucher. En hiver, ces obstacles nuisent au déneigement et les trottoirs sont, selon les aînés, souvent mal déneigés dans le quartier.

♦ De plus, nous avons constaté que parfois les poteaux électriques sont mal positionnés ce qui nuit aux déplacements des aînés, particulièrement pour les personnes à mobilité réduite. Nous pouvons par exemple le constater devant le 484, rue Saint-Léon, à proximité du Patro Laval. Le poteau électrique est à quelques centimètres des marches de l'escalier, ce qui empêche les piétons de circuler sur le trottoir.

## RECOMMANDATIONS

- 3.1 Envisager de peindre les côtés des marches d'une couleur contrastante pour améliorer leur visibilité et réduire le risque de chute des piétons.
- 3.2 Envisager la possibilité de retirer les vieux poteaux électriques adossés aux nouveaux afin de limiter l'encombrement des trottoirs.
- 3.3 Déplacer certains poteaux électriques qui se trouvent à proximité d'autres obstacles sur le trottoir, tels que des marches, des poubelles ou des bornes-fontaines.



484, rue Saint-Léon

## ● Concernant la traversée de la rue

♦ L'intersection de la rue Saint-Vallier Ouest et de la rue Renaud est particulièrement difficile pour les piétons. Bien que comportant un passage pour piétons à blocs jaunes, la courbe de la rue Saint-Vallier Ouest diminue la visibilité des automobilistes et ne favorise pas le respect du passage par les voitures. D'ailleurs lors de la marche, plusieurs participants ont mentionné que ce passage est rarement respecté. Cette situation est problématique, puisque cette intersection est empruntée par plusieurs piétons pour se rendre au Patro Laval ou encore à la piscine Wilfrid-Hamel situés entre les rues Bigaouette et Renaud. Notons également que l'intersection se trouve tout juste à l'ouest du parc Durocher, accueillant, entre autre, le marché public en été.

♦ Lors de la marche exploratoire, les participants ont mentionné que la rue Saint-Luc était difficile à traverser en raison de sa largeur. Au nord de Saint-Vallier Ouest, celle-ci est d'une largeur de douze mètres ce qui est davantage que la moyenne des rues similaires du quartier. Par exemple, la rue Bigaouette qui a le même nombre de voies de circulation et de stationnements, mesure 9,3 mètres. L'intersection de la rue Saint-Luc et de la rue de Montmartre est très empruntée par les piétons, car elle dessert un centre d'hébergement, un HLM, le Patro Laval et la piscine Wilfrid-Hamel.

## RECOMMANDATIONS

- 3.4 Sécuriser l'intersection de la rue Saint-Vallier Ouest et de la rue Renaud, à l'aide d'un brigadier statique, de mobilier urbain ou d'un panneau de signalisation lumineux indiquant un passage piéton.
- 3.5 Sécuriser la traversée devant le magasin Latulippe en ajoutant de panneaux d'arrêts à toutes les directions de l'intersection de la rue Saint-Vallier Ouest et de la rue Montmagny. Le stationnement du commerce se trouve de l'autre côté de la rue, les clients doivent donc traverser à cet endroit.
- 3.6 Aménager des avancées de trottoirs à l'intersection des rues Saint-Luc et de Montmartre et des rues Saint-Luc et Saint-Sauveur afin de sécuriser la traversée des piétons et améliorer la visibilité des automobilistes.



**Intersection rue Saint-Luc et rue de Montmartre**

# Carte synthèse 3 : Recommandations pour le quartier Saint-Sauveur



Intersections problématiques



Passage pour piétons sans signal d'arrêt



Recommandation à un secteur spécifique



Segments de rue problématiques



Trajet emprunté



Recommandation générale

Production et réalisation



Échelle 1 : 4 000 Source : Statistique Canada 2011

Novembre 2016

# 4 Quartier Saint-Roch

**Portrait du quartier**  
**Description physique et urbaine**  
Caractéristiques d'accessibilité  
Constats et recommandations

.....



# Fiche technique 4 - Marche quartier Saint-Roch

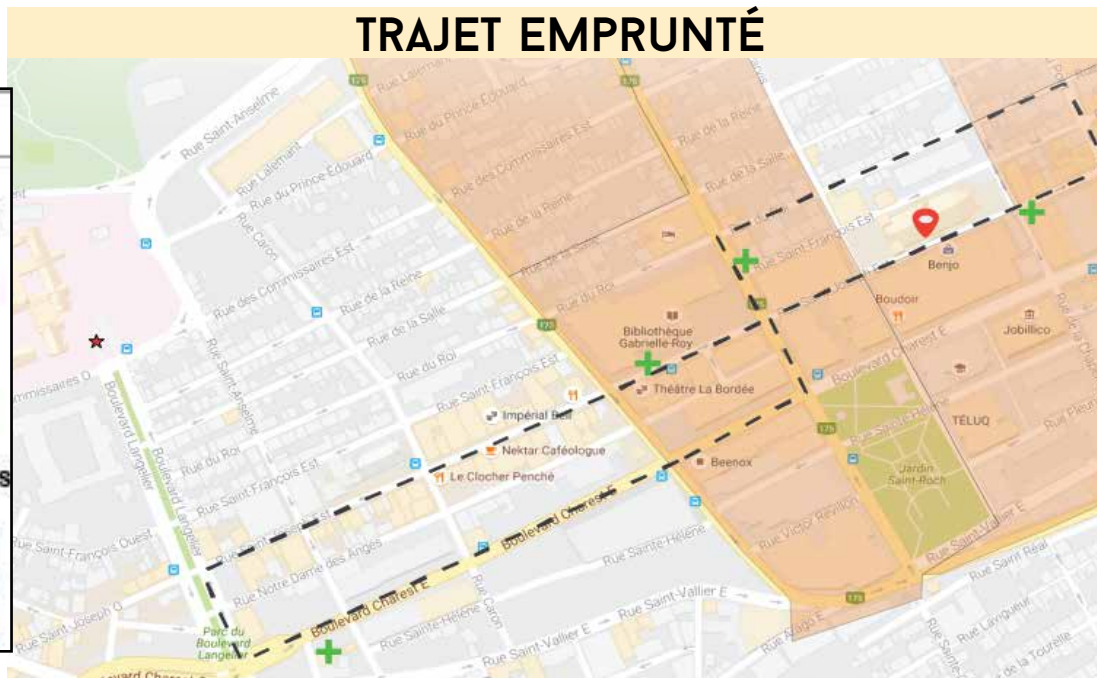
• Le 3 mai 2016 à 09h30

## PARTICIPANTS



- Anita Robichaud, **Aînée**
- Lionel Boucher, **Aîné**
- Denise Pichette, **Aînée**
- Françoise Lacasse, **Aînée**
- Georgette Boissonneault, **Aînée**
- Marie Thérèse Gauthier, **Aînée**
- André Villeneuve, **Aîné**
- Virginie Fortin, **Bénévole**
- Justine Bergeron, **Bénévole**
- Marline Côté, **Accès transports viables**
- Lucas Nicola, **Accès transports viables**
- Karine Marie Côté, **Accès transports viables**
- Émile Piché, **Table de quartier l'EnGrEnaGe**
- Marie Josée Cormier, **Service amical Basse-Ville**
- Roxane Tousignant-Grenier, **CABV**

## TRAJET EMPRUNTÉ





## ■ Description physique et urbaine

Le quartier est délimité par le boulevard Langelier à l'ouest, la falaise de Québec au sud, le boulevard Jean-Lesage à l'est et la rivière Saint-Charles au nord. Avec une superficie de 1,5 km<sup>2</sup> et une densité de 4941 habitants au km<sup>2</sup>, le quartier Saint-Roch est le plus ancien faubourg ouvrier de la ville de Québec. Le quartier a fait l'objet d'une intense revitalisation, au cours des années 1990, notamment sur la rue Saint-Joseph Est et le boulevard Charest Est.

Le quartier Saint-Roch se caractérise par une forte densité urbaine et un important dynamisme économique, commercial et culturel. Plus de 800 entreprises emploient au-delà de 12 000 personnes dans le quartier et celui-ci regroupe la plus grande bibliothèque de Québec, de nombreux lieux culturels ainsi qu'un grand nombre de boutiques, de restaurants et de bars. Cette mixité d'activités socioéconomiques en fait un quartier très vivant et animé.

## ■ Caractéristiques d'accessibilité et de déplacements

Le quartier Saint-Roch jouit d'une situation géographique centrale dans la basse-ville et est très bien desservi par les transports en commun. Avec 31 000 déplacements attirés quotidiennement, il représente le cinquième pôle de destination de la grande région de Québec (MTQ, 2011). Les Métrobus 800 et 801 traversent le secteur et offrent une fréquence de passage élevée. De nombreux eXpress permettent de rejoindre le centre-ville rapidement depuis la périphérie. Enfin, plusieurs parcours locaux desservent le secteur et font la liaison avec les quartiers limitrophes (Saint-Sauveur, Vieux-Québec, Limoilou, Vanier).

La petite taille du quartier, les rues étroites et la trame orthogonale permettent aux piétons et cyclistes de se déplacer facilement et rapidement d'un point à un autre. Aussi, le taux de motorisation y est très bas : environ un ménage sur deux ne possède pas d'automobile.

Beaucoup de commerces et de services se concentrent sur la rue Saint-Joseph, Est qui connaît un fort achalandage à toute heure de la journée. Dans sa portion commerciale, entre les rues de la Couronne et Saint-Dominique, la rue Saint-Joseph Est est recouverte d'un pavé qui incite les automobilistes à ralentir, en plus de l'étroitesse de la chaussée, de la forte présence de piétons et de cyclistes. Outre ses nombreux commerces, restaurants et services, l'église Saint-Roch et la bibliothèque Gabrielle-Roy sont des lieux très fréquentés par la population aînée.

## ● Concernant l'état de la voie piétonne

♦ Lors de la marche exploratoire, nous avons constaté une grande disparité dans l'état des trottoirs selon les rues empruntées. Alors que le boulevard Charest Est et la rue Saint-Joseph Est comportent des trottoirs larges et en bon état, des nids de poules ont été observés sur la rue de la Couronne et la rue du Roi. Des trous et des fissures dans la chaussée ont aussi été notés devant l'hôtel Pur. De plus, l'étroitesse des trottoirs, conjuguée à des obstacles sur le trottoir de la rue du Roi, nous ont contraints à maintes reprises à marcher dans la rue. Plusieurs poteaux électriques sur la rue du Roi rendent le cheminement piéton particulièrement difficile.

♦ Les aînés participants nous ont fait part de certaines préoccupations durant le café-rencontre suivant la marche exploratoire. Parmi celles-ci, deux ont fait consensus. D'abord, ils ont mentionné leur peur de glisser sur les plaques métalliques (puisards) sur les trottoirs qui deviennent glissantes en cas de pluie ou de neige, malgré qu'elles soient texturées. Ils nous ont également parlé d'un mauvais écoulement de l'eau qui peut former des plaques de glace devant le CLSC et devant la bibliothèque Gabrielle-Roy.

## RECOMMANDATIONS

- 4.1 Considérer la réfection du trottoir sur la rue de la Couronne devant l'hôtel Pur.
- 4.2 Évaluer la possibilité d'aménager des renforcements de trottoirs à tous les 30 mètres sur les rues secondaires du quartier qui ne disposent pas de l'espace nécessaire pour un élargissement de l'ensemble du trottoir, notamment sur la rue du Roi. Ces élargissements doivent être minimalement de 2 m X 1,5 m.
- 4.3 Explorer les solutions pour permettre la libre circulation des personnes à mobilité réduite malgré les poteaux électriques, les bornes-fontaines et les bacs de déchets et de recyclage qui sont nombreux dans les rues résidentielles du quartier. Viser un corridor libre de 92 cm de largeur.
- 4.4 Explorer les alternatives de revêtement qui pourraient être appliquées sur les puisards pour les rendre moins glissants.
- 4.5 Vérifier l'écoulement de l'eau sur la rue Saint-Joseph Est entre les rues de la Couronne et Dorchester et entre la rue Saint-Anselme et le boulevard Langelier.

# CONSTATS



Devant le 575, rue du Roi



Rue du Roi



Intersection du boulevard Charest Est et de la rue de la Couronne

## ● Concernant la traversée des rues

♦ À l'intersection de la rue Saint-Joseph Est et de la rue Caron nous avons dû attendre très longtemps avant de traverser. En effet, après deux minutes d'attente sans que la phase piétonne ne s'active, nous sommes résignés à traverser sur le feu vert.

♦ À l'intersection de la rue Saint-Joseph Est et de la rue Caron, le marquage du passage piéton n'est pas visible. Une signalisation claire incite les automobilistes à laisser la priorité aux usagers de la rue plus vulnérables. Les participants ont mentionné que cette situation était présente à plusieurs intersections du quartier.

♦ Les participants de la marche ont mentionné ne pas avoir le temps de traverser le boulevard Charest aux intersections avec les rues de la Couronne, Dorchester et du boulevard Langelier compte tenu de la durée des phases piétonnes actuelle. Ils ont également mentionné que les automobilistes ne respectent pas la priorité aux passages piétonniers. Par contre, ils n'ont pas mentionné d'endroit précis, c'était un constat généralisé.

## RECOMMANDATIONS

- 4.6 Réduire l'attente des piétons à l'intersection de la rue Saint-Joseph Est et de la rue Caron compte tenu de l'achalandage piétonnier.
- 4.7 Évaluer la possibilité de rendre les passages piétons visibles toute l'année pour les automobilistes, afin d'assurer la sécurité des piétons et de guider ceux-ci vers le parcours le plus sécuritaire.
- 4.8 Sécuriser la traversée du boulevard Charest Est aux intersections avec les rues de la Couronne, Dorchester et le boulevard Langelier en allongeant le temps de la phase piétonne.



**Intersection des rues Saint-Joseph Est et Caron**

## • Concernant la cohabitation entre les différents usagers

♦ Sur la rue Saint-Joseph Est, la cohabitation entre les piétons et les cyclistes est parfois problématique. Ces derniers roulent parfois sur les trottoirs ou à contre-sens. Ces pratiques non-autorisées créent des conflits entre les différents usagers de la rue ainsi que des situations dangereuses. Les aînés sont particulièrement vulnérables à ces comportements puisque leurs réflexes face aux imprévus sont généralement moins rapide. Comme le comportement de rouler à contre sens est bien implanté auprès des cyclistes, une signalisation appropriée permettrait aux piétons d'être plus attentif et d'éviter les conflits entre les différents usagers de la route. En sécurisant la rue pour les cyclistes, ceux-ci seraient moins enclin à utiliser le trottoir pour éviter les dangers.



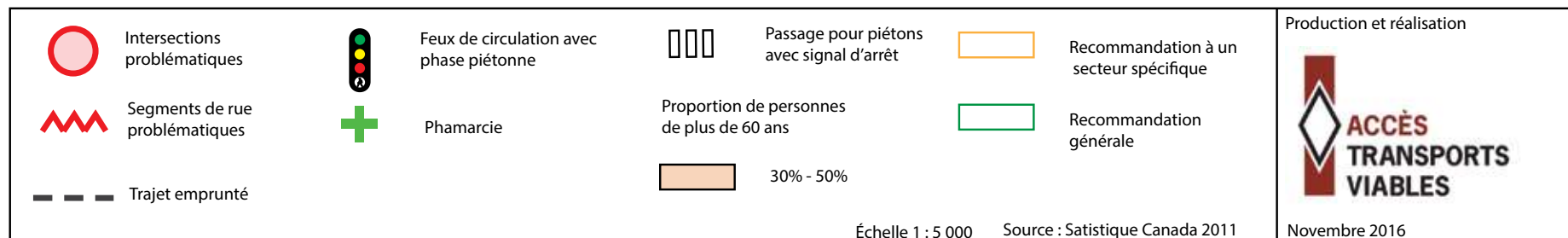
**Panneau indiquant un contre sens cyclable**

## RECOMMANDATIONS

- 4.9 Implanter un contre-sens cyclable sur la rue Saint-Joseph Est.
- 4.10 Sensibiliser les automobilistes à l'importance de libérer le corridor piétonnier aux intersections ainsi qu'à marquer leur arrêt et à respecter les phases piétonnes lorsqu'ils tournent à droite aux feux rouges.



# Carte synthèse 4 : Recommandations pour le quartier Saint-Roch



Novembre 2016

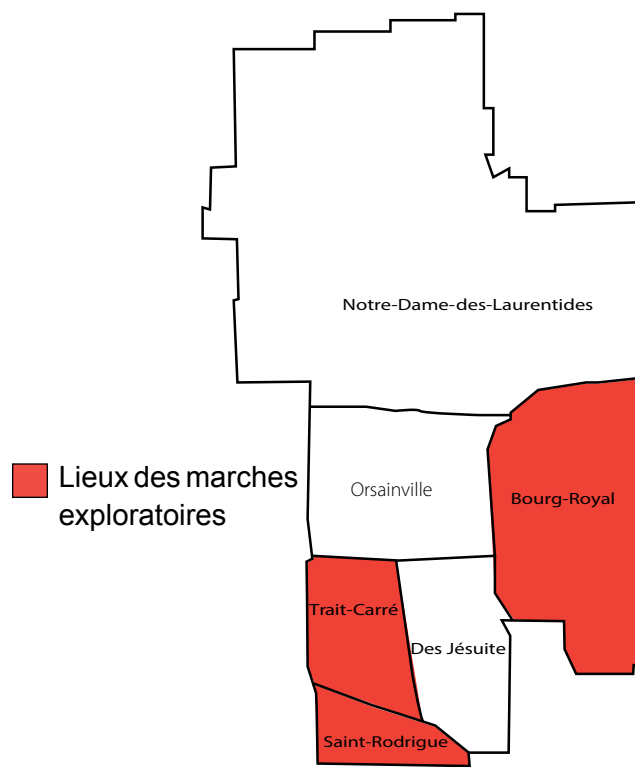




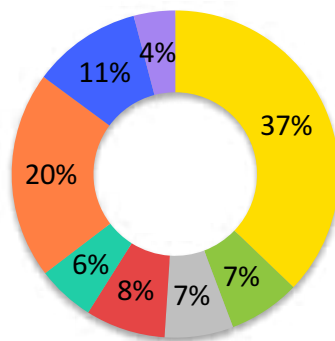
# ARRONDISSEMENT CHARLESBOURG

L'arrondissement Charlesbourg représente 20% de la population totale de la Ville de Québec, avec ses quelques 78 755 habitants en 2011. De ce nombre, 15 485 personnes sont âgées de 65 ans et plus (Ville de Québec, 2011). Également selon l'Enquête Origine-Destination de 2011 de la Capitale-Nationale, les résidents de l'arrondissement Charlesbourg utilisent très peu le transport actif comme mode de transport dans la ville de Québec. En effet, la marche représente seulement 6,8% des déplacements alors que 5,9% des déplacements se font à vélo à Québec (MTQ, 2014).

## Représentation de l'arrondissement Charlesbourg

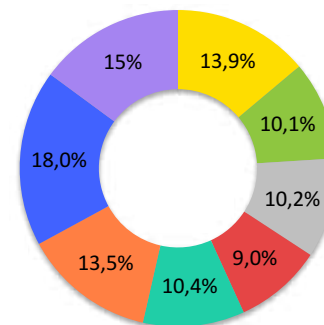


## Répartition des usagers de la marche selon leur lieu de résidence de la communauté métropolitaine de Québec



La Cité-Limoilou  
Charlesbourg  
La Haute-Saint-Charles  
Lévis

## Distribution de la population de la communauté métropolitaine de Québec



Beauport  
Les Rivières  
Sainte-Foy-Sillery-Cap-Rouge  
Couronne Nord / Sud

# 5 Quartier Trait-carré

**Portrait du quartier**  
**Description physique et urbaine**  
Caractéristiques d'accessibilité  
Constats et recommandations

.....



# Fiche technique 5 - Marche quartier Trait-Carré

• Le 19 octobre 2016 à 09h30

## PARTICIPANTS



- Renée Parent, **Aînée**
- Marc Guy, **Aîné**
- Paulette Poulin, **Aînée**
- Raynald Nadeau, **Aîné**
- Valérie Larocque, **Aînée**
- Jean-Paul Girard, **Aîné**
- Anne Mainguy, **Aîné**
- Gertrude Sansfaçon, **Aînée**
- Audrey Larochelle, **Accès transports viables**
- Karine Marie Côté, **Accès transports viables**
- Jonathan Charlebois, **Accès transports viables**
- Geneviève Martin, **Ville de Québec**
- Marie-Josée Noël, **APHC**
- Diana Jiménez, **Centre d'action bénévole du Contrefort**

## TRAJET EMPRUNTÉ

| LÉGENDE                             |  |
|-------------------------------------|--|
| Parcours de la marche               |  |
| Lieu de départ                      |  |
| Résidence pour aînés                |  |
| Pharmacie                           |  |
| FADOQ                               |  |
| Centre communautaire                |  |
| Proportion de personnes de 60 ans + |  |
| 30% - 50%                           |  |
| 51% - 98%                           |  |





## ■ Description physique et urbaine

Le quartier est délimité au nord par le boulevard Jean-Talon Ouest, à l'est par le boulevard Henri-Bourassa, au sud par le Corridor des Cheminots et à l'ouest par l'Autoroute Laurentienne.

Le Trait-Carré est reconnu pour son caractère historique et son mode de lotissement original. Fondé par les Jésuites à partir des années 1665, le quartier est inspiré de villages européens dont les terres sont distribuées en étoile, convergeant toutes vers un point central. Ce centre, constitue le noyau institutionnel (église, bibliothèque, école, etc.), agissant comme point focal du quartier. En 1965, le Trait-Carré a été désigné comme « arrondissement historique de Charlesbourg » et il est désormais un site patrimonial reconnu en vertu de la Loi sur le patrimoine culturel (RLRQ, chapitre P-9.002) ce qui assure et permet la protection du quartier historique et de son architecture.

Ayant une superficie de 3,69 (km<sup>2</sup>) et une densité moyenne de 2 577 habitants par km<sup>2</sup>, le quartier a une fonction principalement résidentielle. La typologie est surtout constituée de maisons unifamiliales, avec de grandes marges de recul avant et arrière, rappelant les premières banlieues de première couronne. Le boulevard Henri-Bourassa constitue une artère commerciale importante qui borde le quartier. Large de quatre (4) voies et étant le principal axe nord-sud, cette artère accueille une circulation automobile importante.

## ■ Caractéristiques d'accessibilité et de déplacements

Le quartier est bien desservi par le service de transport en commun. Un Métrobus traverse le territoire, permettant aux résidents de se rendre sur la colline parlementaire en moins de trente minutes. En voiture, la 76e Rue permet d'accéder à l'Autoroute Laurentienne en peu de temps. Le Trait-Carré est un quartier qui est propice à la marche, en raison de son caractère historique, touristique et de la mixité des usages.

## ● Concernant l'accessibilité universelle des trottoirs

**Le Trait-Carré étant un quartier historique, les rues ont été construites pour les besoins de l'époque, avec les ressources de l'époque. De ce fait, à l'instar du Vieux-Québec, les rues et les trottoirs du quartier sont majoritairement étroits. Cet aménagement à échelle humaine apporte une convivialité et une image pittoresque qui font de ce quartier un lieu unique. Comment donc préserver l'authenticité de ces lieux tout en améliorant les déplacements des personnes âgées?**

♦ À l'intersection du Trait-Carré Est et du boulevard Louis-XIV, le trottoir présente un cas bien particulier. Comme illustré sur la photo ci-contre on voit que le trottoir se rétrécit près du coin de la rue, alors que dans l'objectif de faciliter les déplacements, c'est exactement le contraire qui devrait être fait.

Selon les participants de la marche exploratoire, il est fréquent d'apercevoir des voitures rouler directement sur les trottoirs du Trait-Carré Est, surtout en hiver. La rue est étroite, la circulation se fait à double sens et le stationnement est autorisé des deux côtés de la rue. L'ensemble de ces facteurs rendent la circulation hasardeuse et peu sécurisante pour les piétons.

♦ Les trottoirs de la 1<sup>re</sup> Avenue présentent des contraintes pour les personnes en fauteuil roulant, notamment par leur étroitesse, mais également par l'inclinaison trop importante des abaissements de trottoir aux intersections.

♦ Sur le boulevard Henri-Bourassa, entre le stationnement du CLSC La Source Sud et l'abribus de la station 76<sup>e</sup> Rue, se trouve un sentier piéton très bien adapté pour les personnes à mobilité réduite. Toutefois, le traçage des cases de stationnement fait en sorte qu'une voiture peut être garée exactement vis-à-vis la descente du sentier, le rendant ainsi tout à fait inutilisable lorsque la case est occupée.

♦ Le lien piéton se trouvant à l'arrière du terminus d'autobus Charlesbourg est difficilement utilisable par les personnes à mobilité réduite et inutilisable pour les personnes en fauteuil roulant puisqu'il est constitué de marches. Celui-ci fait le lien entre le terminus et le secteur résidentiel à l'ouest, il serait donc important que tous puissent en bénéficier.



**Intersection de la 1<sup>re</sup> Avenue et du Trait-Carré Est**



**Passage piéton menant à la maison Magella-Paradis  
situé derrière le terminus Charlesbourg**



**Stationnement du CLSC La Source Sud**

## RECOMMANDATIONS

- 5.1 Envisager d'interdire le stationnement sur rue d'un côté, sur les axes les plus étroits, afin d'améliorer la circulation, particulièrement sur le Trait-Carré Est.
- 5.2 Améliorer l'accessibilité universelle des trottoirs de la 1<sup>re</sup> Avenue en les élargissant et en atténuant l'inclinaison des abaissments de trottoir.
- 5.3 Considérer le retrait d'une case de stationnement située devant le sentier piéton menant au CLSC La Source Sud, afin qu'il demeure accessible. Mettre en place la signalisation d'interdiction de stationner au besoin.
- 5.4 Nivelier le sentier piéton menant à la maison Magella-Paradis situé derrière le terminus Charlesbourg, avec une pente douce et constante.

## ● Concernant la traversée de la rue

**Le quartier est généralement sécuritaire et agréable à parcourir à la marche. Néanmoins, lors des marches exploratoires deux endroits ont été identifiés comme potentiellement problématiques.**

♦ L'entrée nord du terminus d'autobus de Charlesbourg sur le boulevard Henri-Bourassa qui est le lieu de passage de plusieurs autobus, dont plusieurs Métrobus. Ces derniers peuvent accéder au terminus via deux entrées sur le boulevard Henri-Bourassa. À l'une de ces entrées, on retrouve une phase piétonne visant à protéger les piétons. Toutefois à l'entrée qui est au nord, il n'y en a pas.

♦ À l'intersection de la 76<sup>e</sup> Rue Est et du boulevard Henri-Bourassa, le temps de traversée de la phase piétonne est insuffisant, ce qui contribue au sentiment d'insécurité des piétons étant donné le nombre important de voitures y circulant.

## RECOMMANDATIONS

- 5.5 Renforcer la visibilité des passages piétons aux abords du terminus Charlesbourg afin d'inciter les piétons à traverser aux endroits
- 5.6 Allonger la phase piétonne à l'intersection de la 76<sup>e</sup> Rue Est et du boulevard Henri-Bourassa afin de permettre aux aînés et aux personnes à mobilité réduite d'avoir le temps nécessaire afin traverser l'intersection en toute sécurité.



**Entrée du terminus Charlesbourg sur le boulevard Henri-Bourassa**



## ● Concernant le mobilier urbain

**Par son caractère historique et sa verdure, le Trait-Carré est un endroit favorable au repos et à la contemplation de l'environnement. Pour faciliter cette vocation, il devrait y avoir des endroits aménagés qui soient confortables et attractifs.**

♦ Près de l'église Saint-Charles-Borromée on constate qu'il y a une volonté de disposer d'espace de repos. Du mobilier urbain simple et épuré a été placé sur le parvis de l'église. Il s'agit d'un exemple intéressant de mobilier que l'on peut installer facilement un peu partout.

♦ On retrouve une quantité appréciable de bancs publics sur le territoire du quartier. Par contre, on constate qu'ils ne sont pas toujours situés à des endroits propices pour une utilisation optimale. Par exemple, près de l'église Saint-Charles-Borromée, les bancs ne sont pas tous accessibles facilement pour les personnes à mobilité réduite. De plus, comme l'ont fait remarquer avec insistance les aînés, il est important de disposer de bancs à l'abri des intempéries, comme le vent et la pluie.

## ● Constats spécifique au boulevard Henri-Bourassa

♦ Les participants de la marche soulignent la vitesse de circulation des automobiles et des autobus comme un facteur insécurisant et nuisible pour la qualité de l'environnement visuel et sonore.

## RECOMMANDATIONS

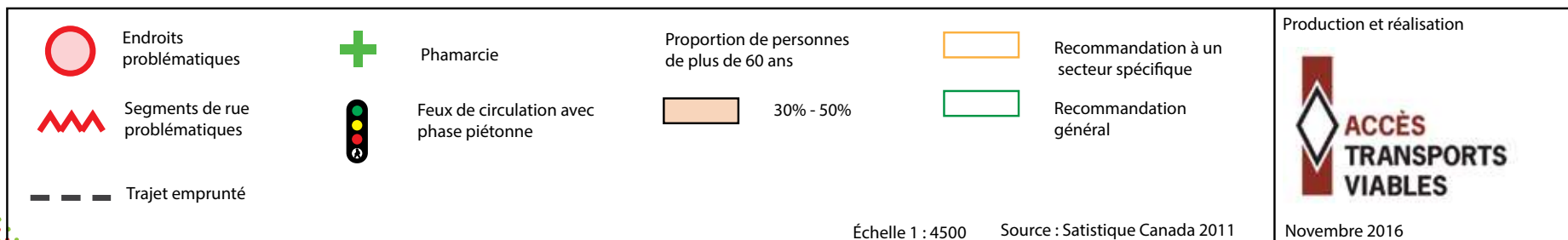
- 5.7 Bonifier l'offre de banc aux endroits achalandés et s'assurer de les disposer dans un environnement agréable.
- 5.8 Favoriser la plantation de végétation sur Henri-Bourassa, afin de bénéficier d'une meilleure absorption du bruit et d'améliorer la qualité de l'environnement.



**Banc devant l'église Saint-Charles-Borromée**



## Carte synthèse 5 : Recommandations pour le quartier Trait-Carré



# 6 Quartier Saint-Rodrigue

**Portrait du quartier**  
**Description physique et urbaine**  
Caractéristiques d'accessibilité  
Constats et recommandations

.....

# Fiche technique 6 - Marche quartier Saint-Rodrigue

• Le 26 octobre 2016 à 13h30

## PARTICIPANTS



- Marie-Lyne Bouchard, **Aînée**
- Marc Guy, **Aîné**
- Nicole Beaupré, **Aînée**
- Lucille Aubin, **Aînée**
- Micheline Verret, **Aînée**
- Diana Jiménez, **CABC**
- Dominique Chandonnet, **Corporation des Loisirs St-Rodrigue**
- Marie-Jade Gagnon, **Comité-Saint-Rodrigue en action**
- Audrey Larochelle, **Accès transports viables**
- Karine Marie Côté, **Accès transports viables**
- Anne-Charlotte Bernhardt, **Accès transports viables**

## TRAJET EMPRUNTÉ



## ■ Description physique et urbaine

Le quartier Saint-Rodrigue correspond à l'ancienne paroisse Saint-Rodrigue. Il est délimité au nord par le Corridor des Cheminots, à l'est par le boulevard Henri-Bourassa, au sud par la 41<sup>e</sup> Rue et à l'ouest par l'autoroute Laurentienne.

Étant un ancien village agricole, les terres ont été subdivisées perpendiculairement à la 1<sup>re</sup> Avenue, créant une trame de rue orthogonale. Les plus anciens bâtiments ont leur façade tournée vers le sud, ce qui est distinctif du quartier (Service de la culture de la Ville de Québec, 2008).

D'une superficie de 2,90 km<sup>2</sup> et d'une densité moyenne de 4 228 habitants par km<sup>2</sup>, le quartier Saint-Rodrigue a une fonction majoritairement résidentielle et de services. On y retrouve entre autres les Galeries Charlesbourg, un centre commercial notamment fréquenté par les aînés.

## ■ Caractéristiques d'accessibilité et de déplacements

Le quartier Saint-Rodrigue est bien desservi par le service de transport en commun. Le Métrobus 801 parcourt le territoire, permettant aux résidents de se rendre au centre-ville rapidement. Sa proximité des autoroutes Félix-Leclerc et Laurentienne et du boulevard Henri-Bourassa contribue grandement l'utilisation de l'automobile dans le secteur. Ces infrastructures routières importantes ont également pour effet d'enclaver le quartier en fracturant le tissu urbain au sud et à l'ouest du quartier.

## ● Spécifiques à l'entrée de l'autoroute Félix-Leclerc sur la 1<sup>re</sup> Avenue

**Les bretelles d'accès de l'autoroute Félix-Leclerc situées dans le secteur constituent une problématique importante dans le quartier Saint-Rodrigue. Elles créent des intersections dangereuses pour les piétons qui les traversent. Le réaménagement de ces espaces devrait être une priorité pour la sécurité de tous les usagers de la route.**

♦ En effet, les voitures circulent déjà à une vitesse importante sur le segment de la 1<sup>re</sup> Avenue avant l'entrée de l'autoroute, puisque les conducteurs y débutent leur accélération. Pour le segment de rue à la sortie de l'autoroute, le problème est similaire même si les conducteurs sont en phase de décélération. Il n'y a aucun aménagement pour faciliter la traversée des piétons à ces endroits.

♦ Il n'y a ni affichage, ni marquage pour appeler les automobilistes à la vigilance.

♦ Les participants de la marche expliquent qu'ils préfèrent traverser la rue à un autre endroit et faire un détour plutôt que de franchir cette intersection à la marche, puisqu'ils ne s'y sentent pas en sécurité.



1<sup>re</sup> Avenue, bretelle d'accès de l'autoroute Félix-Leclerc



1<sup>re</sup> Avenue, bretelle d'accès de l'autoroute Félix-Leclerc





Réaménagement du boulevard Wilfrid-Hamel

## RECOMMANDATIONS

- 6.1 Sécuriser les bretelles d'accès de l'autoroute Félix-Leclerc sur la 1<sup>re</sup> Avenue, en s'inspirant du réaménagement qui a été réalisé sur le boulevard Wilfrid-Hamel près du centre commercial Fleur-de-Lys :
  - ♦ Ajout d'un feu de circulation à l'entrée de l'autoroute;
  - ♦ Ajout d'un passage piétons à la sortie de l'autoroute.
- 6.2 Considérer la réfection des trottoirs dans cette zone, afin d'assurer un partage de la route plus équilibré entre piétons et automobilistes.

## ● Constats spécifiques au viaduc de la 4<sup>e</sup> Avenue

L'autoroute Félix-Leclerc qui traverse le quartier Saint-Rodrigue, crée une barrière physique manifeste limitant le nombre de voies desservant l'axe nord-sud. Dans le quartier, trois axes jouent ce rôle: la 1<sup>re</sup> Avenue, la 3<sup>e</sup> Avenue Ouest et la 4<sup>e</sup> Avenue Est. Ces axes majeurs sont surplombés d'un viaduc causant ainsi plusieurs défis d'aménagement.

◆ L'éclairage sous le viaduc est insuffisant. On y retrouve plusieurs lumières, mais celles-ci sont dirigées vers la rue et non vers le trottoir. De plus, comme le trottoir est surélevé par rapport à la rue, il se trouve alors très près de la travée du viaduc, il y fait particulièrement sombre autant le jour que la nuit.

◆ Le son causé par la circulation rapide des véhicules sous le viaduc rebondit sur la paroi bétonnée de la structure, rendant le passage sous le viaduc désagréable à cause du bruit.

◆ Les trottoirs de chaque côté de la rue sous le viaduc sont en mauvais état, on y retrouve des trous et des fissures importants.



Trottoir endommagé sous le viaduc de la 4<sup>e</sup> Avenue Est



Viaduc de la 4<sup>e</sup> Avenue Est



Viaduc de la 4<sup>e</sup> Avenue Est

## RECOMMANDATIONS

- 6.3 Améliorer l'éclairage sous le viaduc, en ajoutant de l'éclairage à l'échelle du piéton.
- 6.4 Procéder à la réfection des trottoirs, notamment celui sous le viaduc de la 4<sup>e</sup> Avenue Est.
- 6.5 Envisager des moyens d'absorption acoustique sous le viaduc et le rendre plus confortable pour les piétons.

## ● Concernant l'accessibilité universelle des trottoirs

♦ L'intersection de la 41<sup>e</sup> Rue et de la 1<sup>re</sup> Avenue est particulièrement achalandée par les piétons en raison des arrêts de Métrobus et de la proximité des commerces. À l'heure de pointe, tous les côtés de l'intersection sont occupés par les piétons qui cherchent à traverser la rue pour effectuer une correspondance d'autobus ou se rendre à un commerce. Il y a souvent tellement de personnes, qu'à l'exception du coin en face du nouvel abribus, les trottoirs ont une largeur insuffisante pour permettre à tous de se trouver en sécurité sur le trottoir. De plus, il va sans dire que le passage des personnes à mobilité réduite aux heures de pointe constitue un véritable défi.

♦ Un conteneur à ordures obstrue complètement le passage sur le trottoir du stationnement du Centre récréatif Saint-Rodrigue.

## RECOMMANDATIONS

- 6.6 Élargir les trottoirs à l'intersection de la 41<sup>e</sup> Rue et de la 1<sup>re</sup> Avenue.
- 6.7 Dégager le trottoir en déplaçant le conteneur à ordures du stationnement du Centre récréatif Saint-Rodrigue.



**Obstacle sur le trottoir du centre communautaire**

## • Concernant les traversées de rue

♦ À l'intersection de la 41<sup>e</sup> Rue Est et de la 2<sup>e</sup> Avenue Est, une toute nouvelle traverse pour piétons a été tracée. Les participants ont fait des commentaires positifs quant à cette dernière. Ils déplorent toutefois que la traverse ne soit pas alignée avec l'abaissement de trottoir du côté sud de l'intersection.

♦ À l'intersection de la 42<sup>e</sup> Rue Est et de la 4<sup>e</sup> Avenue Est se trouve un lien piétonnier qui permet de se rendre à l'épicerie IGA. Toutefois, on constate l'absence de passage pour piétons en continuité avec ce lien piétonnier pour traverser la 4<sup>e</sup> Avenue Est et qui permettrait de desservir les ensembles d'immeubles à logement de ce secteur. La présence d'un passage pour piétons serait favorable pour assurer la traversée sécuritaire des nombreux piétons qui se rendent au supermarché, ainsi qu'aux arrêts d'autobus situés de part et d'autres de cette avenue.

♦ À l'intersection de la 41<sup>e</sup> Rue et de 1<sup>re</sup> Avenue, le temps de phase piétonne est insuffisant, considérant le flux important de piétons qui y traverse.

## RECOMMANDATIONS

- 6.8 Aligner le passage pour piétons avec l'abaissement de trottoirs à l'intersection de la 41<sup>e</sup> Rue Est et de la 2<sup>e</sup> Avenue Est.
- 6.9 Implanter un passage pour piétons à l'intersection de la 42<sup>e</sup> Rue Est et de la 4<sup>e</sup> Avenue Est.
- 6.10 Prolonger le délai de la phase piétonne à l'intersection de la 41<sup>e</sup> Rue et de 1<sup>re</sup> Avenue



Intersection de la 41<sup>e</sup> Rue et de la 1<sup>re</sup> Avenue



## ● Concernant le verdissement du quartier

Tout au long de cette marche, les aînés ont insisté sur les bienfaits d'espaces verts et naturels en milieu urbain. Effectivement, il a été maintes fois démontré qu'un quartier avec beaucoup de végétation a de nombreux bénéfices sur la personne, notamment en terme de santé et de bien être. Le quartier Saint-Rodrigue présente un potentiel de verdissement intéressant, considérant ses nombreux espaces sous utilisés.

♦ Sur le parcours effectué lors de la marche, nous avons recensé deux espaces publics verts, ce qui est peu si on compare les marches effectuées dans les autres quartiers.

♦ Une ligne électrique d'Hydro-Québec se trouve du côté sud de la 41<sup>e</sup> Rue. Les pylônes électriques occupent une emprise très large et ce sur près de deux kilomètres. Un projet de la Ville de Québec vise à l'enfouissement éventuel de cette ligne électrique, ce qui donnera une nouvelle vocation à ces terrains.

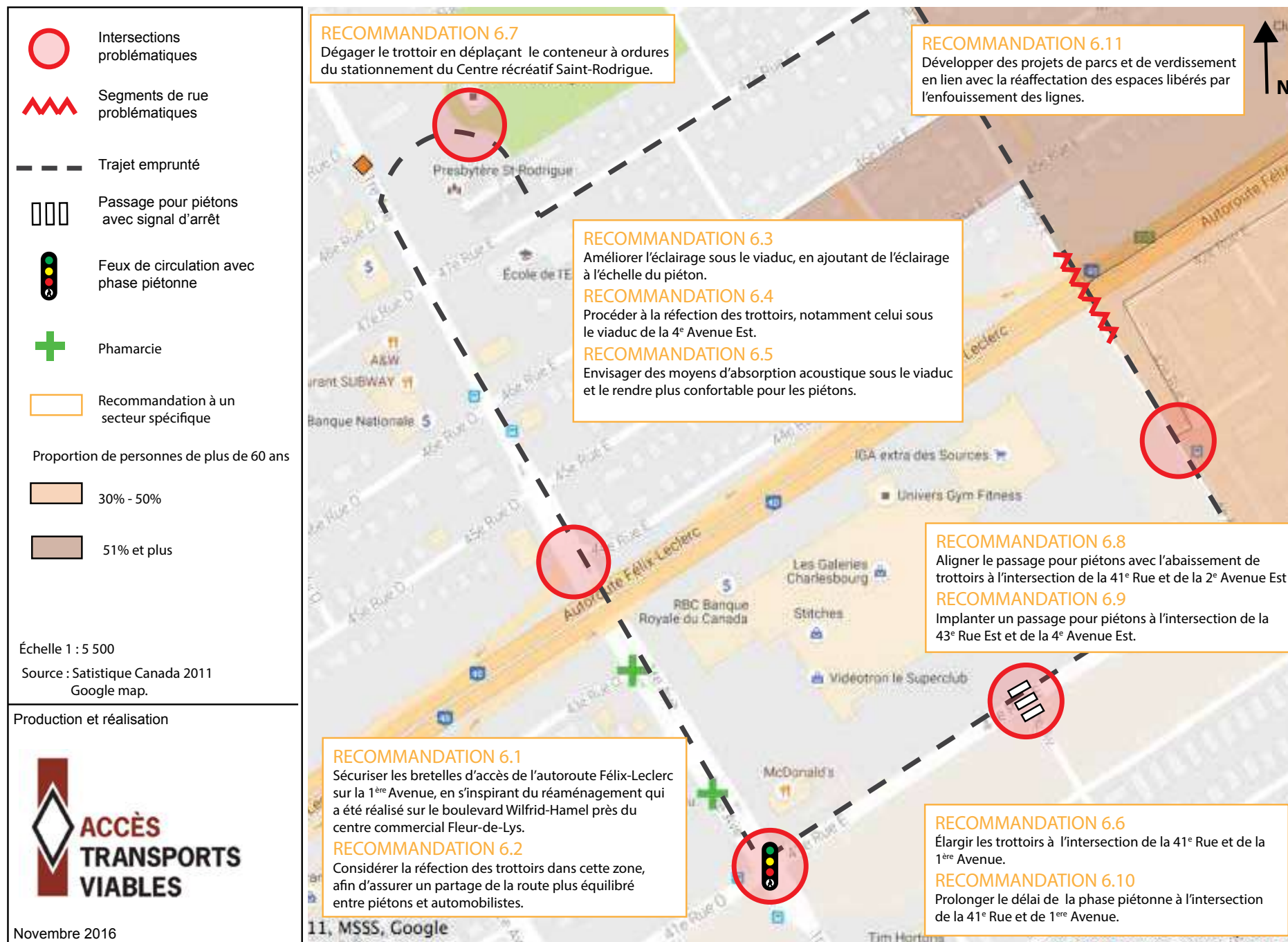
## RECOMMANDATIONS

- 6.11 Développer des projets de parcs et de verdissement en lien avec la réaffectation des espaces libérés par l'enfouissement des lignes



Ligne électrique sur la 41<sup>e</sup> Rue

# Carte synthèse 6 : Recommandations pour le quartier Saint-Rodrigue





# 7 Quartier Bourg-Royal

**Portrait du quartier**  
**Description physique et urbaine**  
Caractéristiques d'accessibilité  
Constats et recommandations

.....



# Fiche technique 7 - Marche quartier Bourg-Royal

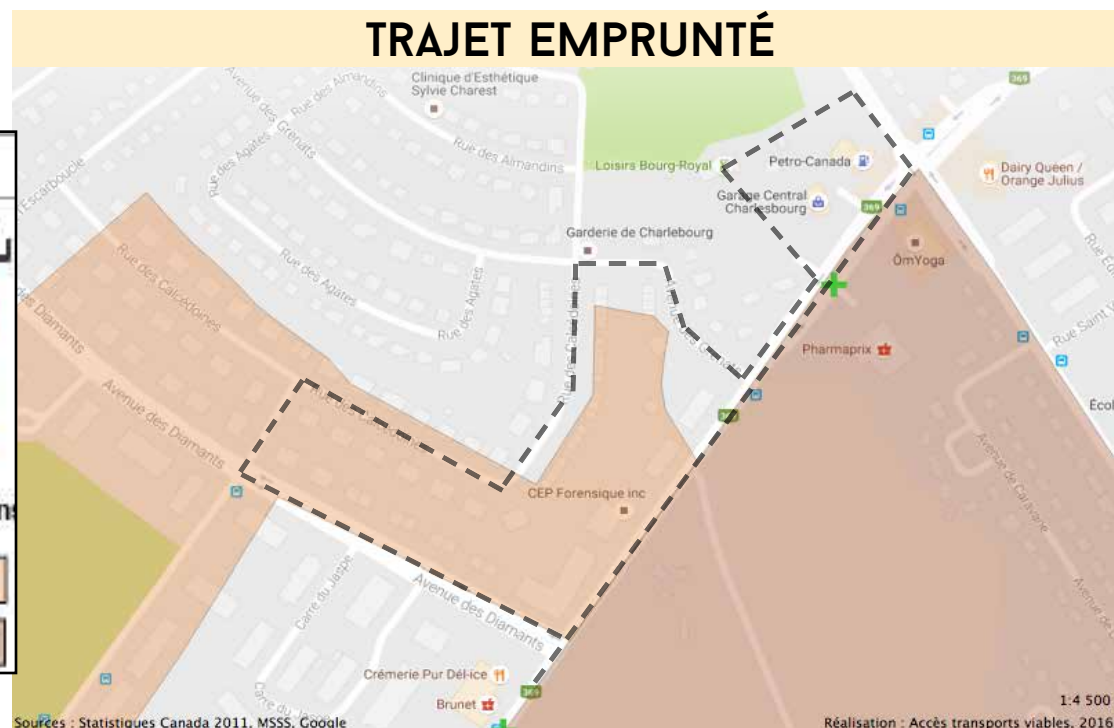
• Le 27 octobre 2016 à 09h30

## PARTICIPANTS



- Georgette Doucet, **Aînée**
- Ghislaine Lachance, **Aînée**
- Gisèle Ferland, **Aînée**
- Thérèse Paradis, **Aînée**
- Marcellin Lavoie, **Aîné**
- Nicole Jobin, **Aînée**
- Marie-Josée Noël, **APHC**
- Diana Jiménez, **Centre d'action bénévole du Contrefort**
- Audrey Larochelle, **Accès transports viables**
- Karine Marie Côté, **Accès transports viables**
- Anne-Charlotte Bernhardt, **Accès transports viables**

## TRAJET EMPRUNTÉ





## ■ Description physique et urbaine

Le quartier Bourg-Royal, est délimité au nord par la rivière des Roches, à l'est par la rue Blanche-Lamontagne, au sud par la rue Clemenceau et à l'ouest par le boulevard du Loiret. Il a une superficie de 11,50 km<sup>2</sup> et une densité moyenne de 1 145 habitants par km<sup>2</sup>

La trame de rue du quartier est semblable à celle du Trait-Carré avec sa forme étoilée. Ce mode de lotissement distinctif apporte quelques défis d'aménagements, notamment en terme d'efficacité des transports.

Le quartier Bourg-Royal est à vocation principalement résidentielle. On y retrouve une majorité de logements unifamiliaux, rappelant les quartiers typiques de banlieue. L'avenue du Bourg-Royal traverse le coeur du quartier et présente une mixité de commerces locaux et de bâtiments résidentiels. Tout comme dans le quartier Saint-Rodrigue, les plus anciens bâtiments ont leur façade tournée vers le sud, ce qui détonne des modes de lotissement plus récents.

## ■ Caractéristiques d'accessibilité et de déplacements

Le quartier Bourg-Royal est moins bien desservi en transport en commun que les autres quartiers de Charlesbourg. Aucun parcours de Métrobus ne dessert le territoire. Quelques autobus aux passages réguliers comme les parcours numéro 36 et 59 le desservent. Cependant, les heures de passage de ces derniers sont plutôt restreintes. En voiture, les boulevards Jean-Talon et Louis-XIV permettent d'accéder à l'autoroute Laurentienne en peu de temps.

## ● Concernant la traversée des voies

♦ Du côté est de l'avenue des Diamants, se trouve la Résidence des Diamants, lieu d'hébergement de personnes âgées, comptant 101 unités de logement. Sur cette même rue, mais en face se trouve la pharmacie Brunet, très fréquentée par les aînés. On dénote donc un flux important de personnes âgées traversant l'avenue afin de se déplacer entre la résidence et la pharmacie.

Toutefois, les personnes âgées ne se rendent pas souvent au feu de circulation, situé à 50 mètres plus loin que l'entrée de la pharmacie, pour traverser. Elles préfèrent prendre le chemin traversant l'avenue des Diamants en face de la pharmacie. Ces personnes âgées se trouvent alors dans une position de vulnérabilité face aux automobiles.

♦ Le temps de traversée de la phase piétonne à l'intersection de l'avenue du Bourg-Royal et du boulevard Louis-XIV est insuffisant. Le boulevard a une emprise très large, la circulation y est rapide et la présence d'institutions scolaires à proximité comme les écoles Saint-Jean-Eude et du Bourg-Royal, ainsi que la piscine municipale du Bourg-Royal justifie la nécessité d'avoir une traverse sécuritaire.

S



**Intersection du boulevard Louis XIV et de l'avenue des Diamants**



**Intersection du boulevard Louis XIV et de l'avenue du Bourg-Royal**



Avenue des Diamants



Avenue des Diamants

## RECOMMANDATIONS

7.1

Rendre plus sécuritaire la traversée des piétons sur l'avenue des Diamants, près de la Résidence des Diamants, en envisageant par exemple :

- ♦ Prolonger la durée de la phase piétonne à l'intersection de l'Avenue des Diamants et du boulevard Louis-XIV;
- ♦ Sensibiliser les personnes âgées logeant dans la résidence des Diamants, afin de les inciter à traverser les rues aux endroits prévus à cet effet par exemple en leur proposant de sortir par la porte située sur le boulevard Louis XIV plutôt que celle située à l'arrière de la bâtisse;
- ♦ Favoriser la plantation de végétaux au centre de l'avenue des Diamants afin d'empêcher la traversée des piétons aux endroits inappropriés.

7.2

Considérer l'allongement du délai de la phase piétonne à l'intersection du boulevard Louis-XIV et de l'avenue du Bourg-Royal

## ● Concernant l'accessibilité universelle des trottoirs

- ♦ À l'intersection de l'avenue des Diamants et de la rue de la Montagne des Roches, l'emplacement de l'abaissement de trottoirs ne favorise pas des déplacements sécuritaires pour les personnes à mobilité réduite.
- ♦ À l'intersection de l'avenue des Grenats et de la rue des Calcédoines, l'abaissement de trottoir n'atteint pas le niveau de la rue, provoquant un risque de chute chez les personnes à mobilité réduite.
- ♦ Sur les trottoirs de l'avenue des Grenats et de la rue Calcédoines, on dénote la présence de plusieurs trous et fissures, nuisant aux déplacements des aînés.



**Trottoir endommagé sur l'avenue des Grenats**



**Trottoir endommagé sur l'avenue des Grenats**





Intersection avenue des Grenats/ rue Calcédoines



Bon exemple d'accessibilité universelle de trottoir

## RECOMMANDATIONS

- 7.3 Assurer la réfection des trottoirs de l'avenue des Grenats et de la rue des Calcédoines.
- 7.4 Corriger les abaissements de trottoirs afin de les rendre adéquats, c'est-à-dire que l'abaissement soit au niveau de la rue.



## ● Spécifiques au boulevard Louis-XIV

**Le boulevard Louis-XIV est une artère où l'on trouve de nombreux commerces. L'artère fait un lien est-ouest entre plusieurs arrondissements et comporte quatre voies.**

♦ En bordure du boulevard, on dénote l'absence de mobilier urbain, comme des poubelles et des bancs. Il s'agit de l'axe commercial le plus important du secteur et du lieu de passage des autobus (RTC). Le boulevard est donc régulièrement emprunté par des piétons.

♦ Lors de la marche, un constat est survenu de façon unanime : les vents sont particulièrement forts et désagréables sur le boulevard Louis-XIV. En effet, la présence de terres agricoles situées du côté sud du boulevard de même que la large emprise de ce dernier font de cet axe routier un véritable corridor de vent, rendant la marche ardue, particulièrement durant la saison froide.

♦ La densité de la circulation automobile sur le boulevard entraîne également une pollution sonore non négligeable et rend l'environnement peu propice aux déplacements actifs.

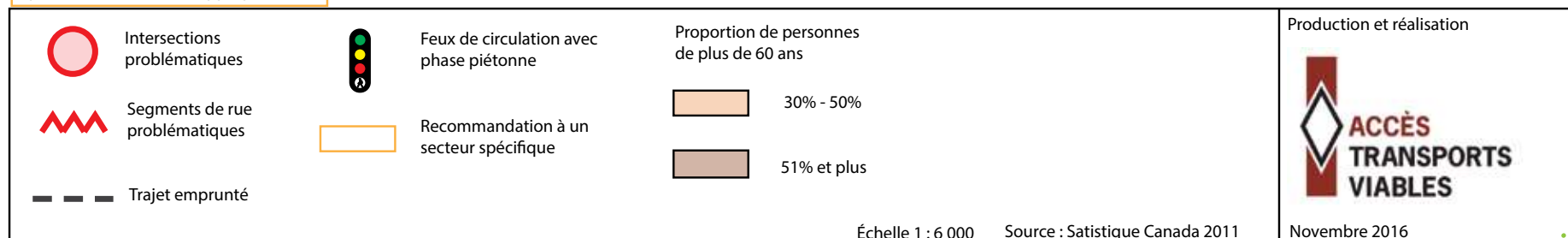
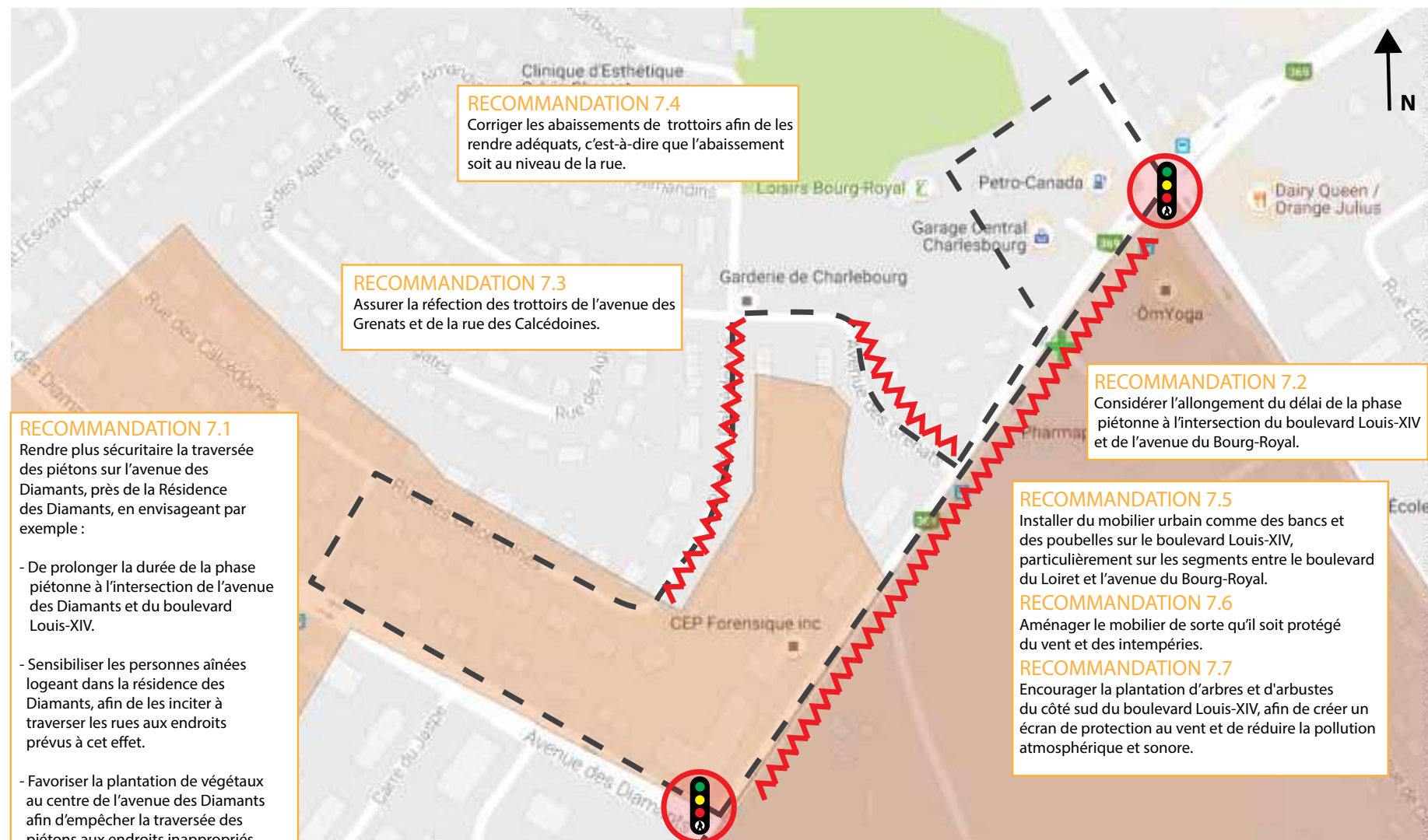


**Boulevard Louis-XIV**

## RECOMMANDATIONS

- 7.5 Installer du mobilier urbain comme des bancs et des poubelles sur le boulevard Louis-XIV, particulièrement sur les segments entre le boulevard du Loiret et l'avenue du Bourg-Royal.
- 7.6 Aménager le mobilier de sorte qu'il soit protégé du vent et des intempéries.
- 7.7 Encourager la plantation d'arbres et d'arbustes du côté sud du boulevard Louis-XIV, afin de créer un écran de protection au vent et de réduire la pollution atmosphérique et sonore.

# Carte synthèse 7 : Recommandations pour le quartier Bourg-Royal

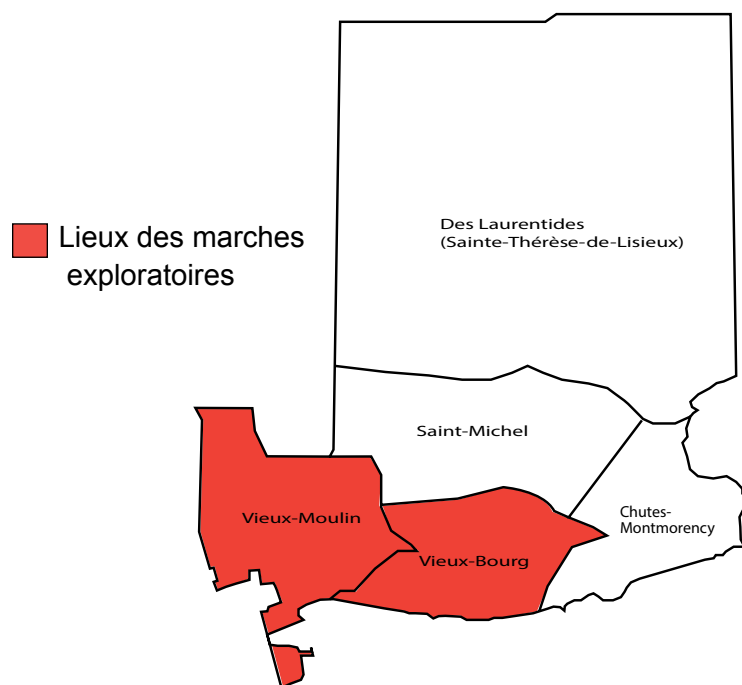




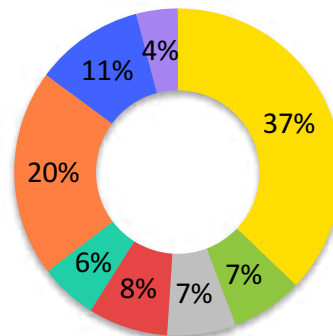
# ARRONDISSEMENT BEAUPORT

L'arrondissement Beauport se situe à l'extrémité est de la ville de Québec, entre l'avenue d'Estimauville et les Chutes Montmorency et longe le fleuve Saint-Laurent. À l'image de la ville de Québec, l'arrondissement de Beauport est un quartier vieillissant comptant 17% de sa population âgée de 65 ans ou plus. L'arrondissement Beauport regroupe 15% de la population de la ville de Québec, avec une population de 77905 beauportois.

**Représentation de l'arrondissement Beauport**

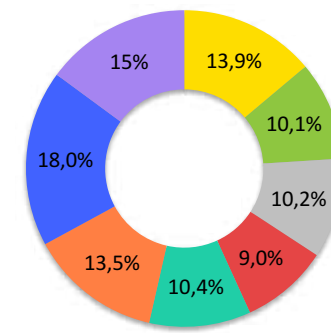


**Répartition des usagers de la marche selon leur lieu de résidence dans la communauté métropolitaine de Québec**



■ La Cité-Limoilou  
■ Charlesbourg  
■ La Haute-Saint-Charles  
■ Lévis

**Distribution de la population de la communauté métropolitaine de Québec**



■ Beauport  
■ Les Rivières  
■ Sainte-Foy-Sillery-Cap-Rouge  
■ Couronne Nord / Sud

# 8 Quartier Vieux-Moulin

**Portrait du quartier**  
**Description physique et urbaine**  
Caractéristiques d'accessibilité  
Constats et recommandations

.....

# Fiche technique - Marche quartier Vieux-Moulin

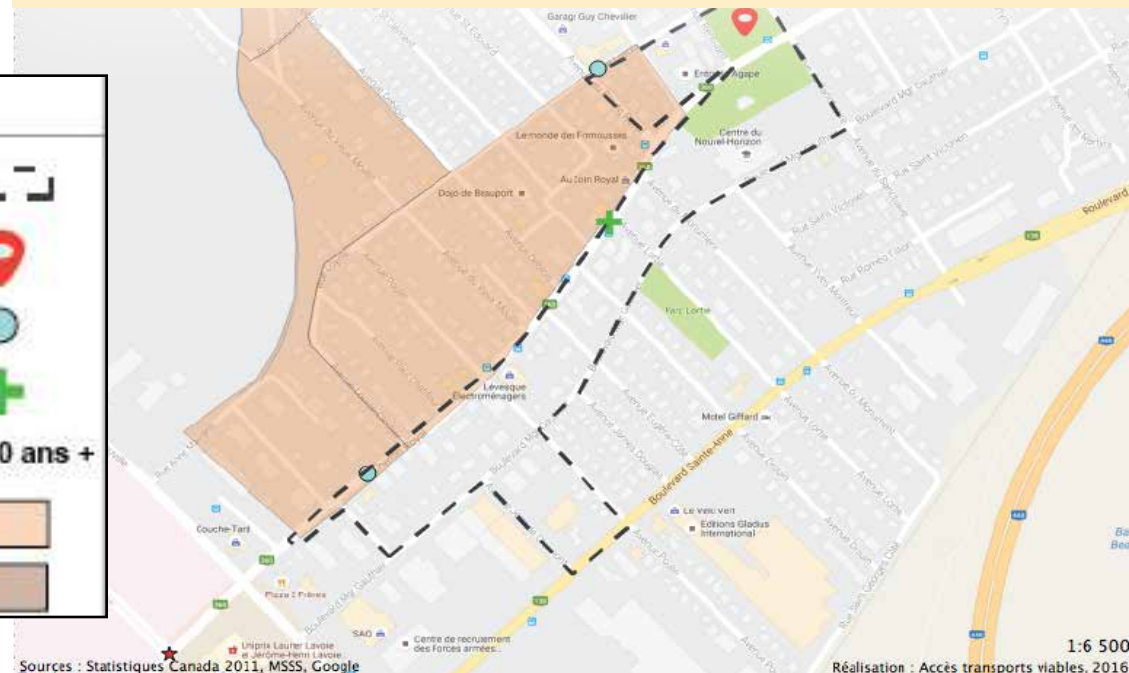
• Le 27 avril 2016 à 13h30

## PARTICIPANTS



- Claire Bonnelly,
- Lise Bisson,
- Rachel Raymond,
- Jeanine Gauthier,
- Clément Crépin,
- Christine Dufresne
- Manon Deschênes, **Ville de Québec**
- Guillaume Lemieux, **Ville de Québec**
- Steve Labbé, **Ville de Québec**
- Brigitte Landry, **CLSC Orléans**
- Mélanie Lantagne Lopez, **CLSC Orléans**
- Karine Marie Côté, **Accès transports viables**
- Lucas Nicola, **Accès transports viables**
- Marline Côté, **Accès transports viables**

## TRAJET EMPRUNTÉ



Sources : Statistiques Canada 2011, MSSS, Google

1:6 500  
Réalisation : Accès transports viables, 2016



## ■ Description physique et urbaine

Le quartier Vieux-Moulin est situé en banlieue de Québec, à l'extrémité ouest de l'arrondissement Beauport à proximité du quartier Limoilou (secteur Maizeret). Il est délimité à l'est par la rivière Beauport, au sud par le fleuve Saint-Laurent et au nord et à l'ouest par les arrondissements Charlesbourg et La Cité-Limoilou. Anciennement Municipalité de Giffard, le quartier a été fusionné avec la Ville de Beauport en 1976 puis avec la Ville de Québec en 2002.

Le chemin Royal, voie historique, est désormais à dominance résidentielle, peu de commerces de proximité s'y étant établis. Sur l'avenue Loyola et la rue du Sanctuaire, on retrouve le presbytère Saint-Ignace-de-Loyola et le pavillon Royal qui sont deux établissements communautaires régulièrement fréquentés par la population du quartier. Le quartier accueille aussi l'Institut universitaire en santé mentale de Québec qui combine soins, enseignement et recherche dédiés aux services psychiatriques spécialisés. Plusieurs bénéficiaires des services habitent à proximité, ce qui amène la présence d'une population vulnérable dans le quartier.

## ■ Caractéristiques d'accessibilité et de déplacements

Le quartier Vieux-Moulin est relativement bien desservi par le Réseau de transport de la Capitale (RTC), notamment grâce au terminus Beauport qui concentre trois trajets de Métrobus, les 800, 802 et 803. Quelques trajets eXpress assurent aussi une liaison rapide avec le centre-ville aux heures de pointe tandis que plusieurs parcours locaux traversent le secteur dans plusieurs directions.

## ■ Description de la population du quartier Vieux-Moulin

En termes de condition sociale, le quartier est déjà identifié comme connaissant une forte défavorisation. Il est dans le quartile le plus défavorisé du territoire du CLSC Orléans que ce soit socialement ou dans une optique matérielle. (CSSS QN, 2012)

À l'ouest de l'avenue d'Estimauville, dans l'arrondissement La Cité-Limoilou, se trouve également la zone d'activité commerciale des Galeries de la Canardière. Plusieurs aînés, nous ont mentionnés s'y rendre régulièrement à pied.

## ● Concernant la piétonnisation

**L'accès au pavillon Royal, qui accueille l'organisme communautaire Le Pivot, lieu très fréquenté par les aînés, peut se faire à la fois par le chemin Royal et par la rue du Sanctuaire. Cette dernière a une large voie d'accès bien entretenue, par contre on y rencontre une problématique en hiver pour le déneigement des trottoirs. Étant donné la configuration et l'étroitesse de ce dernier, celui-ci n'est pas déneigé, amenant les piétons à circuler dans la rue.**

♦ Le trottoir sur la rue Loyola est endommagé, particulièrement devant la résidence pour personnes âgées située au 3245 Loyola. De plus, ceux-ci sont hauts et étroits. On observe également une interruption du trottoir existant entre l'église et l'avenue Saint-Rédempteur. Cette absence de trottoir est préoccupante considérant la proportion d'aînés utilisant ce stationnement afin de se rendre à l'église adjacente et au Pavillon Royal tout près.

♦ L'avenue du Bourg-Royal a soulevé plusieurs commentaires des aînés, notamment le fait qu'il y ait seulement un trottoir du côté ouest, vis-à-vis l'intersection avec le chemin Royal, celui-ci devient très étroit et impraticable. De plus, la présence d'une boîte postale encombrant le trottoir au coin de l'avenue du Bourg-Royal et de la rue Loyola a été relevée par les participants, toutefois en cours de rédaction du présent rapport nous avons observé que la boîte postale en question avait été déplacée depuis la marche.

♦ Plusieurs problèmes ont été soulevés par rapport aux trottoirs du chemin Royal. Nous avons en effet constaté la présence d'une base d'un lampadaire sur le cheminement piéton, au coin de Bourg Royal/ chemin Royal, ce qui représente un risque de chute pour les piétons. À noter également le trottoir en mauvais état du côté nord du chemin Royal, les dalles ne sont pas au même niveau que la bordure et plusieurs trous ont été répertoriés.

♦ Les aînés rencontrés ressentent une forte insécurité due à la proximité de la circulation; plusieurs nous ont mentionné effectuer leurs déplacements sur Mgr- Gauthier plutôt que sur le chemin Royal.



**Trottoir étroit et encombré à l'intersection de l'avenue du Bourg-Royal et du chemin Royal**



**Intersection du chemin Royal et de l'avenue du Bourg-Royal**



**Trottoir endommagé du côté ouest de la rue Loyola**

## RECOMMANDATIONS

- 8.1** Élargir le trottoir devant le pavillon Royal pour faciliter le déneigement et l'accès au bâtiment en hiver.
- 8.2** Envisager la possibilité de relocaliser le poteau à l'intersection du chemin Royal et de l'avenue du Bourg-Royal.
- 8.3** Réparer et élargir les trottoirs sur le chemin Royal entre les avenues du Bourg Royal et d'Estimauville.
- 8.4** Assurer une continuité du trottoir existant sur la rue Loyola entre les avenues du Sanctuaire et Saint-Rédempteur.

## ● Concernant la traversée de la rue

♦ La traversée à l'intersection de la rue Loyola et de l'avenue du Sanctuaire est difficile car elle n'est pas sécurisée. Quand les gens veulent se rendre du pavillon Royal à l'église Saint-Ignace-de-Loyola, ils doivent se rendre à l'avenue Renouard allongeant ainsi leur parcours de 160 mètres. Ce parcours est peu réaliste pour les personnes vieillissantes. Un arrêt sur la rue Loyola, à l'intersection de l'avenue du Sanctuaire, pour les automobilistes arrivant des deux directions permettrait de sécuriser l'intersection pour les piétons.

♦ La traversée de Chemin Royal a été jugée difficile par les participants de la marche notamment entre les avenues Sanfaçon et Bourg-Royal. Considérant qu'il n'y a pas de trottoir du côté sud entre les avenues Lortie et Sanfaçon et compte tenu de la présence de la bibliothèque du Chemin-Royal, cette traversée est souvent nécessaire.



**Chemin Royal/ Avenue Lortie**

## RECOMMANDATIONS

- 8.5 Sécuriser l'intersection de l'avenue Bourg Royal et du chemin Royal.
- 8.6 Sécuriser la traverse piétonne à l'intersection chemin Royal et l'avenue du Monument.
- 8.7 Implanter un passage piéton à l'intersection de l'avenue du Sanctuaire et de la rue Loyola.
- 8.8 Ajouter une traverse piétonne devant la bibliothèque du Chemin-Royal, en s'assurant d'un parcours sécuritaire entre celle-ci et l'arrêt d'autobus.



# CONSTATS

## ● Concernant le Réseau de transport de la capitale et le mobilier urbain

**Au coin du chemin Royal et de l'avenue Deblois, devant la bibliothèque, il y a présence d'un abribus qui ne comporte aucune poubelle ni de banc à l'intérieur de celui-ci. Un banc se trouve à l'extérieur de l'abribus, mais il ne permet pas aux aînés de s'asseoir à l'abris en cas d'intempéries.**

♦ L'intersection du chemin Royal et de l'avenue Lortie est un endroit achalandé grâce à la présence de commerces, cependant il y a absence de trottoir pour accéder à l'arrêt de bus du côté sud du chemin Royal.

♦ Au terminus Beauport, il manque une phase exclusive piétonne, à l'entrée située sur le chemin Royal, afin de permettre aux piétons de traverser. Plusieurs piétons nous ont indiqué ressentir de l'insécurité à cet endroit en raison des nombreux autobus qui y circulent. Plusieurs d'entre eux, nous ont mentionné ne pas savoir quand traverser.

♦ Les participants nous ont mentionné avoir besoin de s'asseoir et d'aller à la toilette plus souvent en vieillissant. Plusieurs ne savent pas qu'ils peuvent aller aux toilettes dans les établissements de la Ville de Québec (bibliothèques, bureaux d'arrondissement, centres communautaires).

♦ Nous avons observé une interruption de la bande végétalisée sur l'avenue Saint-Rédempteur entre les rues Guimont et Loyola. Ce serait un bon endroit pour effectuer de la plantation afin d'augmenter la canopée du quartier qui est présentement à 19%. Ce taux est faible considérant la moyenne de l'espace urbanisé de 32% et l'objectif de la Ville de Québec d'augmenter ce taux de 3% (Ville de Québec, 2016).

## RECOMMANDATIONS

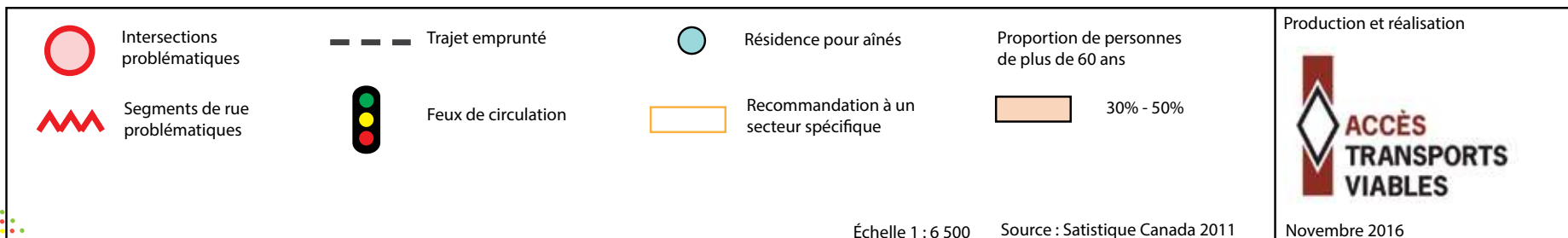
- 8.9 Installer un passage pour piétons à l'intersection de l'avenue Lortie et du chemin Royal devant l'abribus et un trottoir du côté sud du chemin Royal entre les avenues Lortie et Sanfaçon.
- 8.10 Installer une poubelle à côté de l'abribus, ainsi qu'un banc à l'intérieur de celui-ci, à l'intersection du chemin Royal et de l'avenue Deblois.
- 8.11 Inclure une phase piétonne au feu de circulation du terminus Beauport afin de faciliter la traversée du chemin Royal.
- 8.12 Afficher la présence de toilettes dans la bibliothèque du Chemin-Royal.
- 8.13 Aménager des aires de repos sur le chemin Royal, entre les avenues d'Estimaerville et Loyola.
- 8.14 Assurer une continuité de la bande végétalisée du côté ouest de l'avenue Saint-Rédempteur entre les rues Loyola et Guimont.



**Bibliothèque du Chemin-Royal**



## Carte synthèse 8 : Recommandations pour le quartier Vieux-Moulin



# 9 Quartier Vieux-Bourg

**Portrait du quartier**  
**Description physique et urbaine**  
Caractéristiques d'accessibilité  
Constats et recommandations

.....

# Fiche technique 9 - Marche quartier Vieux-Bourg

• Le 13 septembre 2016 à 13h30

## PARTICIPANTS



- Denise Guillot, **Aînée**
- Lise Bisson, **Aînée**
- Brigitte Bouinot, **Aînée**
- Renée Parent, **Aînée**
- Manon Deschênes, **Ville de Québec**
- Sébastien Dumas, **Ville de Québec**
- Guillaume Lemieux, **Ville de Québec**
- Steve Labbé, **Ville de Québec**
- Nancy Gagné, **Centre d'action bénévole du Contrefort**
- Karine Marie Côté, **Accès transports viables**

## TRAJET EMPRUNTÉ



Sources : Statistiques Canada 2011, MSSS, Google

Réalisation : Accès transports viables, 2016

## ■ Description physique et urbaine

Le quartier Vieux-Bourg est le berceau historique et l'ancien centre-ville de Beauport et se situe au centre sud de l'arrondissement, compris entre le quartier du Vieux-Moulin et celui des Chutes-Montmorency. Il est délimité au nord par l'autoroute Félix-Leclerc, au sud par le fleuve Saint-Laurent, à l'ouest par la rivière Beauport et à l'est par la rue Francheville.

La superficie du quartier est de 6,69 km<sup>2</sup> et sa densité moyenne de population est de 2250 habitants par km<sup>2</sup>.

En raison du caractère historique du quartier, les rues sont étroites et sinueuses, ce qui rend difficile la cohabitation entre piétons, cyclistes et automobilistes. Le cadre bâti et les faibles marges de recul diminuent la visibilité, surtout aux intersections.

## ■ Caractéristiques d'accessibilité et de déplacements

La principale difficulté rencontrée par les aînés consiste à rejoindre le boulevard Sainte-Anne, en raison de la falaise qui divise le quartier et le fait qu'aucun parcours d'autobus ne permet un lien direct entre les services de l'avenue Royale et le secteur davantage résidentiel au bas de la falaise.

Le quartier Vieux-Bourg est bien desservi par le transport en commun. Le Métrobus 800 permet de rejoindre le terminus Beauport ainsi que le centre-ville. Une desserte d'autobus locale permet aux résidents de se rendre facilement aux commerces situés de part et d'autre de la rue Seigneuriale. Par contre, cette desserte a été identifiée comme peu fréquente par plusieurs aînés et intervenants.

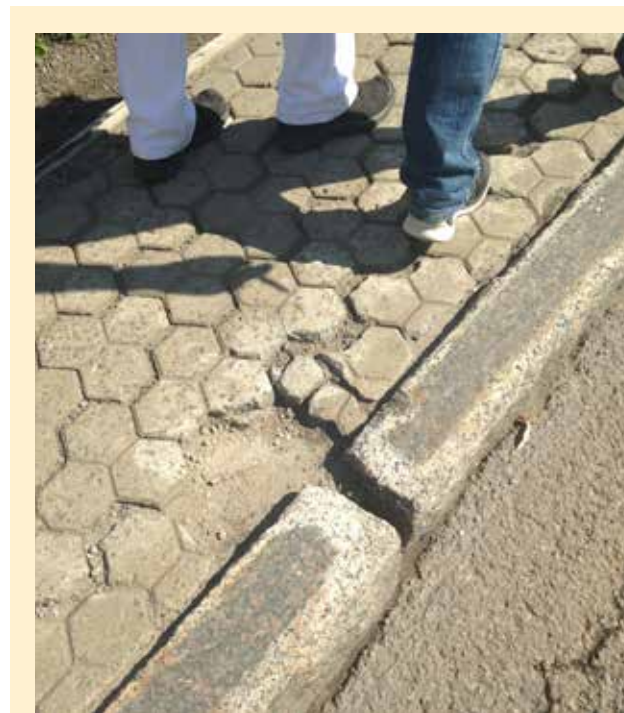


## ● Concernant la voie piétonne

♦ Des trottoirs sont aménagés de part et d'autre de l'avenue Royale, par contre ils sont constitués de divers matériaux. Le quartier étant ancien, les trottoirs ont été construits à différentes époques. Certains comportent d'importantes fissures qui nuisent aux déplacements sécuritaires des aînés. Plusieurs aînés nous ont mentionné ne pas sortir le soir car ils ont peur de tomber. Ceux-ci, en raison de leur vieillissement, font de plus petits pas et voient moins les obstacles, ce qui les rend plus à risque de chuter lorsque les trottoirs sont en mauvais état.

♦ Près de l'intersection Royale/du Temple, la concentration de cinq entrées charretières, nuit à la sécurité des piétons, en raison de la circulation des automobiles, entrant et sortant des stationnements. La rue Seigneuriale, entre les avenues des Cascades et Royale, comporte un trottoir très étroit du côté est. Afin d'optimiser la sécurité des piétons, la largeur du trottoir devrait être d'au moins 1,5 mètres selon le Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé (CCATM). L'étroitesse des voies et les faibles marges de recul ne permettent pas d'atteindre cette largeur minimum à certains endroits.

♦ L'avenue des Cascades est une rue collectrice secondaire, qui dessert l'épicerie IGA et qui accueille également, dans sa section plus à l'ouest, deux écoles, l'Externat Saint-Coeur de Marie et l'École secondaire privée François-Bourrin. Le trottoir pourrait être élargi selon les normes actuelles pour une collectrice secondaire, tout en laissant une emprise suffisante pour la chaussée. Cela permettrait aux piétons de bénéficier d'une plus grande sécurité lors de leurs déplacements.



**Trottoir de l'avenue Seigneuriale**





**Abaissement de trottoir endommagé**



**Entrée charretière sur le chemin Royal**

## RECOMMANDATIONS

- 9.1 Vérifier la possibilité d'élargir l'emprise de la rue Seigneuriale, au sud de l'avenue des Cascades, du côté ouest afin d'élargir le trottoir existant du côté est.
- 9.2 Élargir les trottoirs existants de l'avenue Royale, entre la rue Hugues-Pommier et l'avenue des Cascades lorsque leur largeur est de moins de 1,5 mètres.
- 9.3 Diminuer le nombre et la largeur des entrées de stationnements existantes à l'intersection de l'avenue Royale et de la rue du Temple.
- 9.4 Réparer des trottoirs de l'avenue Royale, entre la rue Hugues-Pommier et l'avenue des Cascades et de l'avenue Seigneuriale, au sud de l'avenue des Cascades, Utiliser un béton uniforme pour les trottoirs lors de leur réfection.
- 9.5 Diminuer la largeur de la rue des Cascades à l'intersection de l'avenue Royale, en élargissant le trottoir.

## ● Concernant les difficultés à traverser l'avenue Royale

♦ L'avenue Royale est un axe de circulation étroit et sinueux. C'est un axe de transit sur lequel la circulation est soutenue. Nous y retrouvons la présence d'un parcours d'autobus à haute fréquence, le Métrobus 800 du Réseau de transport de la Capitale.

♦ De par sa géométrie sinueuse, la visibilité est réduite et il est difficile pour les piétons de la traverser en toute sécurité. La distance entre les passages piétonnier est trop élevée et incite les aînés à traverser à des endroits non autorisés afin de limiter la distance de marche. Entre le passage piétonnier situé devant l'épicerie IGA et l'intersection de la rue du Temple on compte 210 mètres. Un passage piétonnier situé en avant de la Caisse Populaire permettrait de réduire cette distance de 100 à 110 mètres.



**Allée piétonne devant le stationnement du IGA**



Intersection de l'avenue Royale et de la rue Seigneuriale

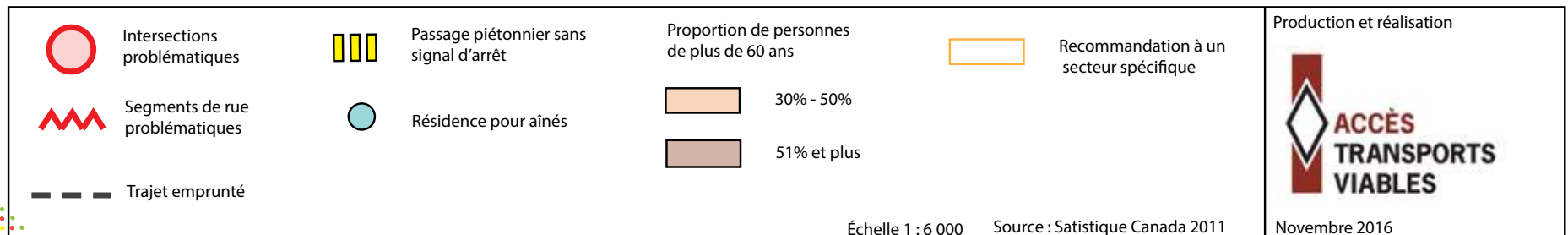
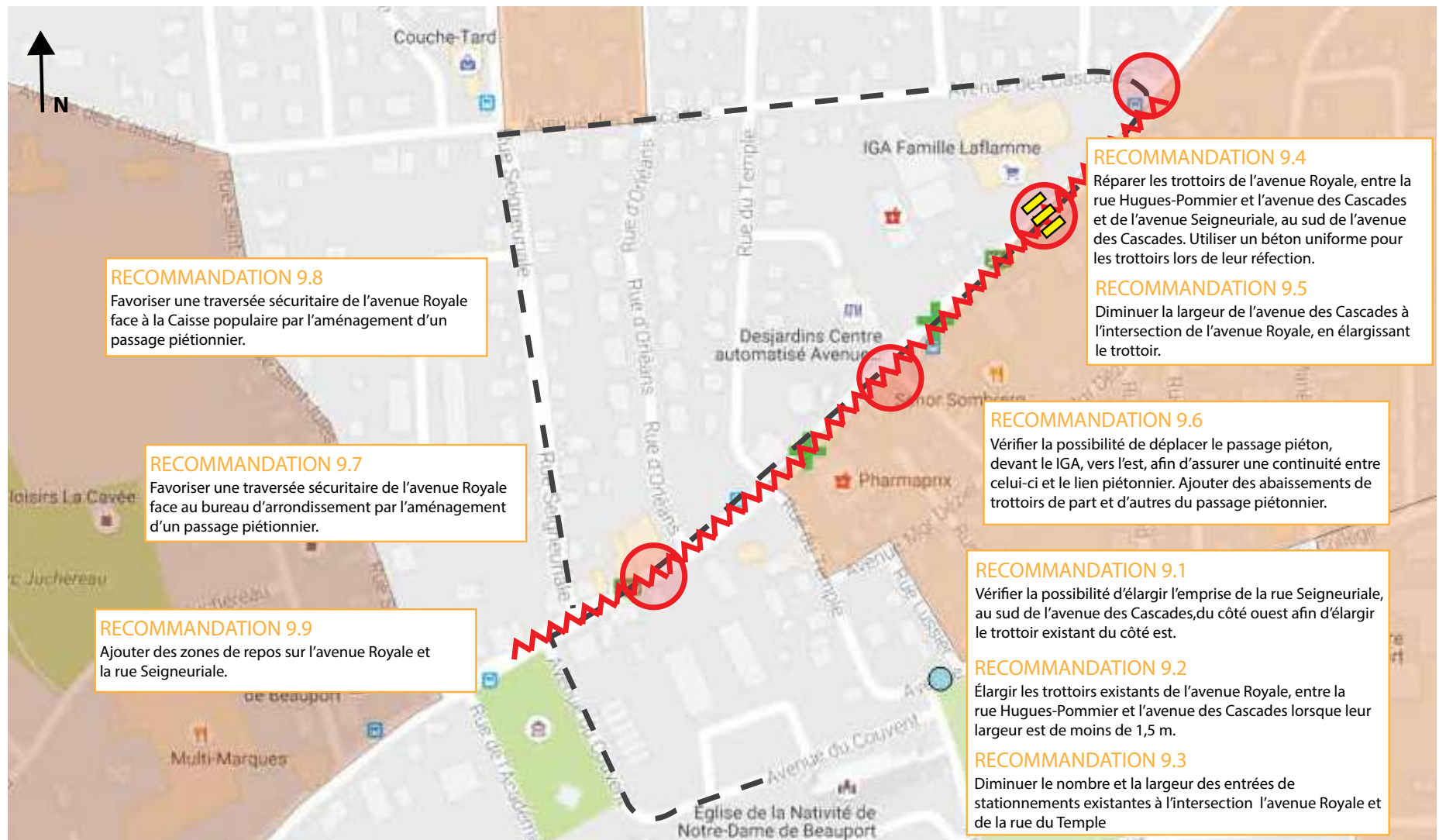


Passage piéton sans abaissement de trottoir

## RECOMMANDATIONS

- 9.6 Vérifier la possibilité de déplacer le passage piéton, devant le IGA, vers l'est, afin d'assurer une continuité entre celui-ci et le lien piétonnier. Ajouter des abaissements de trottoirs de part et d'autre du passage piétonnier.
- 9.7 Favoriser une traversée sécuritaire de l'avenue Royale face au bureau d'arrondissement par l'ajout d'un passage piétonnier.
- 9.8 Favoriser une traversée sécuritaire de l'avenue Royale face à la Caisse populaire par l'ajout d'un passage piétonnier.
- 9.9 Ajouter des zones de repos sur l'avenue Royale et la rue Seigneuriale.

## Carte synthèse 9 : Recommandations pour le quartier Vieux-Bourg







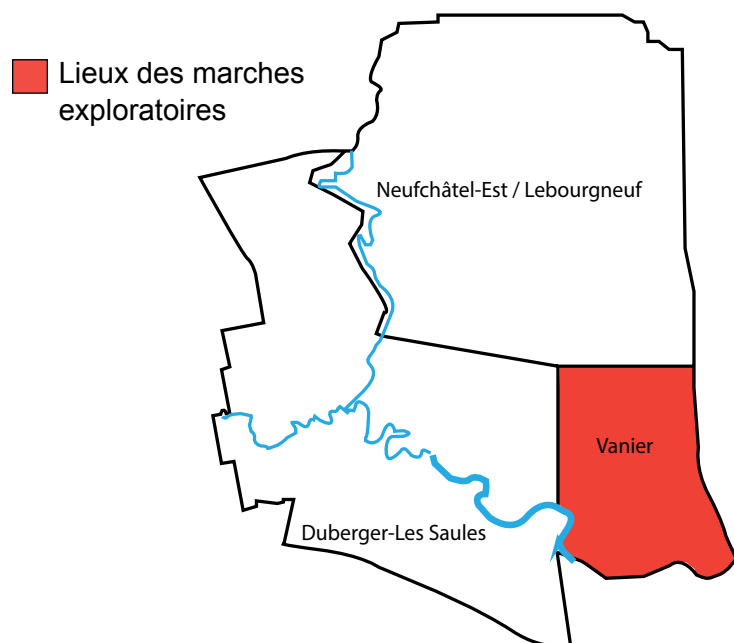




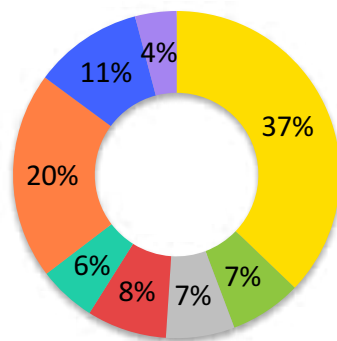
# ARRONDISSEMENT LES RIVIÈRES

L'arrondissement Les Rivières est divisé en trois quartiers, Duberger-Les Saules, Neufchâtel-Est/Lebourgneuf et Vanier. Lorsqu'on regarde les statistiques socioéconomiques de l'ensemble de l'arrondissement, nous arrivons à des statistiques semblables à l'ensemble de la ville de Québec. Le quartier Vanier se différencie, socio-économiquement, de l'arrondissement. En effet, le revenu moyen des ménages est 35% plus faible que dans les quartiers Neufchâtel-Est/Lebourgneuf et Duberger-Les-Saules. Ce qui exprime une vulnérabilité plus élevée des aînés dans le quartier.

**Représentation de l'arrondissement Les Rivières**

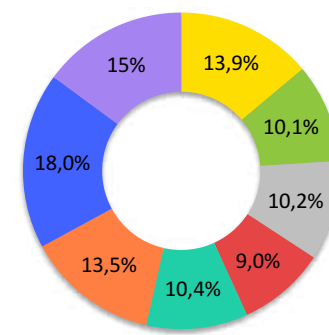


**Répartition des usagers de la marche selon leur lieu de résidence dans la communauté métropolitaine de Québec**



■ La Cité-Limoilou  
■ Charlesbourg  
■ La Haute-Saint-Charles  
■ Lévis

**Distribution de la population de la communauté métropolitaine de Québec**



■ Beauport  
■ Les Rivières  
■ Sainte-Foy-Sillery-Cap-Rouge  
■ Couronne Nord / Sud

# 10 Quartier Vanier

**Portrait du quartier**  
**Description physique et urbaine**  
Caractéristiques d'accessibilité  
Constats et recommandations

.....

# Fiche technique 10 - Marche quartier Vanier

• Le 06 juillet 2016

## PARTICIPANTS



- Josée Bédard, **Aînée**
- Gabrielle Cadrin, **Aînée**
- Gisèle Perreault, **Aînée**
- Yasmine Payette, **Bénévole**
- Marie-Pier Trudel, **Centre d'action bénévole du Contrefort**
- Annie Frappier, **IVPSA**
- Marie-Soleil Gélinau, **Fraternité Sainte-Marie de Vanier**
- Stéphanie Laloi, **Accès transports viables**
- Karine Marie Côté, **Accès transports viables**
- Claude Labonté, **Accès transports viables**

## TRAJET EMPRUNTÉ (secteur commercial)



# Fiche technique 11 - Marche quartier Vanier

• Le 28 avril 2016 à 09h00

## PARTICIPANTS



- Simone Lachance, **Aînée**
- Jacynthe Fortin, **Aînée**
- Francine Jean, **Aînée**
- Marthe Bolduc, **Aînée**
- Thérèse Daigle, **Aînée**
- Josée Bédard, **Aînée**
- Annick Giguère, **Fraternité Sainte-Marie de Vanier**
- Karine Marie Côté, **Accès transports viables**
- Marline Côté, **Accès transports viables**
- Lucas Nicola, **Accès transports viables**

## TRAJET EMPRUNTÉ (secteur résidentiel)



## ■ Description physique et urbaine

Le quartier Vanier est délimité au sud par la rivière Saint-Charles qui le sépare du quartier Saint-Sauveur, à l'est par l'autoroute Laurentienne, au nord par l'autoroute Félix-Leclerc et à l'ouest par le parc industriel Cardinal. Le quartier est divisé en trois secteurs distincts.

Le secteur au nord du chemin de fer et à l'ouest du boulevard Pierre-Bertrand concentre une vocation majoritairement industrielle, alors que le sud regroupe des vocations résidentielles et institutionnelles. Une zone commerciale se concentre à l'extrémité est entre le chemin de fer et la rivière Saint-Charles. Cette zone commerciale offre une grande diversité de commerces.

Le quartier Vanier est bordé par la rivière Saint-Charles qui depuis sa renaturation fournit un cadre de vie agréable pour les citoyens, il fournit la possibilité de faire plusieurs activités sportives, telles que la marche, le vélo, le patin à roue alignées et le ski de fond.

## ■ Caractéristiques d'accessibilité et de déplacements

Le quartier est desservi par plusieurs parcours d'autobus, dont un parcours à haute fréquence (802) sur le boulevard Wilfrid-Hamel. On peut facilement rejoindre en autobus les quartiers environnants, tel que Duberger-Les Saules, Lebourgneuf, Limoilou, Saint-Roch et Saint-Sauveur. Malgré cette déserte enviable, seulement 10% des déplacements du Réseau de transports de la Capitale sont effectués par les résidents de Vanier. De plus, malgré la grande proximité des services, l'utilisation des transports actifs demeure marginale.



## ● Concernant la configuration de la rue

♦ La rue Chabot comporte de nombreuses institutions, dont un centre communautaire et l'école primaire Notre-Dame-du-Canada apportant beaucoup d'achalandage sur celle-ci. Étant une rue locale secondaire, elle est en théorie calme et propice à la cohabitation des différents modes de déplacements. Pourtant, 3000 véhicules par jour empruntent le tronçon, alors que selon les barèmes du Guide de conception géométrique des rues de la ville de Québec, il ne devrait pas y avoir plus de 1000 véhicules.

La rue Chabot mesure près de 14 mètres de largeur. Bien que la limite de vitesse soit de 30 km/h, une telle largeur favorise une circulation à plus grande vitesse et rend les piétons vulnérables sur une longue distance lorsqu'ils traversent la rue. Il est également fréquent de retrouver des cyclistes sur le trottoir, ce qui crée des conflits avec les piétons.

♦ La traversée de la rue Chabot à l'angle de la rue Champagnat est un enjeu important, puisque c'est l'endroit que les piétons doivent emprunter pour accéder à plusieurs bâtiments et équipements communautaires et publics.

♦ Plusieurs participants nous ont mentionné que le quartier manque d'arbres et que les trottoirs sont trop inclinés vers la rue dans les entrées charretières. Ils nous ont mentionné marcher régulièrement dans la rue pour éviter des douleurs aux articulations.

Ils ont également tendance à éviter les grands boulevards qui ne comptent aucune végétation pour les protéger du bruit et des projections d'eau, de neige et de poussière de la circulation.

♦ Le boulevard Pierre-Bertrand est déjà doté d'une bordure végétalisée séparant le trottoir de la circulation routière. Par contre, la largeur de la chaussée, l'absence d'arbres, causent de forts vents qui y rendent la marche difficile.



**Rue Chabot entre l'école primaire Notre-Dame-du-Canada et le centre communautaire Fernand-Dufour**



**Boulevard Pierre-Bertrand à proximité de la rue Émile-Fontaine**

## RECOMMANDATIONS

- 10.1** Réduire la largeur de la rue Chabot par l'élargissement des trottoirs, l'ajout d'avancées de trottoirs et de bandes cyclables.
- 10.2** Évaluer la possibilité d'aménager des aires de détente comprenant des bancs et des espaces verts le long de la rue Chabot.
- 10.3** Évaluer la possibilité d'ajouter des bordures végétalisées entre le trottoir et la rue lorsque l'espace le permet, afin de diminuer le bruit et l'inclinaison des trottoirs.
- 10.4** Évaluer la possibilité de planter des arbres dans la bordure végétalisée située le long du boulevard Pierre-Bertrand entre la rue Chabot et le boulevard Wilfrid-Hamel.

## ● Concernant la traversée des boulevards

♦ Le boulevard Pierre-Bertrand est une artère importante accueillant 12 000 véhicules quotidiennement dans sa partie sud (Vivre en ville, 2015). Le boulevard expose longtemps les piétons à la circulation lors de la traversée. Plusieurs aînés présents ne parvenaient pas à le traverser dans le temps qu'accorde la phase piétonne. La durée est habituellement calibrée à 1,2 m/seconde, alors que le rythme de marche de 70% des aînés est moindre (Montufaretal, 2013). Leur rythme de marche est davantage de l'ordre de 0,9 m/seconde (Transportation Association of Canada, 2014). La quantité de piétons est importante à cette intersection en raison de la présence à proximité des bureaux de l'arrondissement, d'une bibliothèque, d'un complexe sportif, d'un centre communautaire et d'une école.

♦ À l'intersection des boulevards Wilfrid-Hamel et Pierre-Bertrand, les terres-plein centraux ne sont pas utilisés comme espace refuge, les passages piétons ont plutôt été tracés en diagonale afin de les éviter. Ceux-ci sont composés de lignes blanches parallèles, mais restent peu visibles pour les automobilistes.

♦ Le boulevard Père-Lelièvre relie Vanier aux quartiers Duberger et les Saules; 12 000 véhicules l'empruntent chaque jour (Vivre en ville, 2015). La traversée au niveau de la rue Beaucage est difficile, alors qu'aucune signalisation ne gère l'intersection du boulevard Père-Lelièvre. Pourtant,

la discontinuité du trottoir du côté est de la chaussée en direction nord sur le boulevard Père-Lelièvre oblige cette traversée. De plus, le cheminement est difficile pour les piétons du côté est de la chaussée entre Wilfrid-Hamel et Beaucage en raison de la géométrie de l'intersection à angle obtus qui sont larges et de l'absence de marquage.

♦ Nous avons également observé l'absence d'abaissement de trottoir au passage piéton, devant le restaurant Harvey's et devant la pharmacie Pharmaprix.



**Intersection des boulevards Wilfrid-Hamel et Pierre-Bertrand**



**Intersection du boulevard Père-Lelièvre et de la rue Beaucage**



**Intersection du boulevard Père-Lelièvre et de l'avenue Pruneau**

## RECOMMANDATIONS

- 10.5** Évaluer la possibilité d'augmenter la durée de la phase piétonne à l'intersection de la rue Chabot et du boulevard Pierre-Bertrand
- 10.6** Évaluer la possibilité d'implanter des trottoirs traversants et des avancées de trottoirs, sur les boulevard Pierre-Bertrand, Wilfrid-Hamel et Père-Lelièvre au niveau des rues secondaires afin de délimiter l'entrée du quartier résidentiel et de sécuriser le parcours piétonnier.
- 10.7** Tracer les passages piétons aux intersections Wilfrid-Hamel/Pierre-Bertrand, Wilfrid-Hamel/Père-Lelièvre, Wilfrid-Hamel/Marie-de-l'Incarnation et Wilfrid-Hamel/Soumande en blocs blancs en les faisant traverser les terres-pleins centraux afin de créer un espace-refuge, au besoin déplacer les passages piétons ou allonger les terres-plein pour le permettre
- 10.8** Évaluer la possibilité d'augmenter la durée de la phase piétonne afin de traverser le boulevard Hamel à l'intersection du boulevard Pierre-Bertrand
- 10.9** Sécuriser la traversée à l'intersection du boulevard Père-Lelièvre et de la rue Beaucage.  
  
S'assurer de la présence d'abaissements de trottoirs au passage pour piétons, notamment devant le restaurant Harvey's et la pharmacie pharmaprix
- 10.11** Évaluer la possibilité d'implanter des feux de circulation intégrant des phases piétones automatiques tel que ceux se trouvant à l'intersection 1<sup>re</sup> Avenue et de la 41<sup>e</sup> Rue.



## ● Concernant la cohabitation entre usagers de la route

♦ Le volume de circulation du boulevard Wilfrid-Hamel est de 27 000 véhicules par jours et la vitesse maximale autorisée y est de 70 km/heure. Entre 2005 et 2014, 55 accidents, impliquant des piétons ou des cyclistes ont eu lieu sur ce boulevard. De ces accidents, un a causé la mort alors que deux ont causé des blessures graves. Il s'agit donc de l'axe routier le plus accidentogène de la ville de Québec (Accès transports viables,

♦ Lorsque les piétons veulent traverser le boulevard Wilfrid-Hamel en provenance de Père-Lelièvre, ils ont 26 secondes pour traverser 7 voies, soit 31 mètres. Lors de la marche, nous avons constaté que cela était insuffisant pour les aînés. Bien que le boulevard Hamel soit muni d'un terre-plein central, aucun espace refuge n'y est aménagé.

♦ Les piétons qui veulent traverser le boulevard Wilfrid-Hamel du côté est de Marie-de-l'Incarnation, ne peuvent le faire sans d'abord traverser Marie-de-l'Incarnation, ils doivent donc effectuer trois traversées plutôt qu'une.



**Intersection du boulevard Wilfrid-Hamel et de l'avenue Plante**





**Traverse piétonne sans abaissement de trottoir  
sur la rue Chabot**



**Abribus sans trottoir sur le  
boulevard Pierre-Bertrand**

## RECOMMANDATIONS

- 10.12 Réduire la limite de vitesse sur le boulevard Wilfrid-Hamel, entre le boulevard Père-Lelièvre et l'autoroute Laurentienne à 50 km/heure.
- 10.13 Ajouter un panneau d'interdiction de virage à droite au feu rouge à l'intersection du boulevard Père-Lelièvre pour les automobilistes empruntant le boulevard Wilfrid-Hamel en direction ouest. Tel que mentionné dans le Guide de la signalisation routière Volume 1 Tome V chapitre 14, une telle interdiction peut être imposée lorsqu'il y a la présence d'une phase protégée pour les piétons.
- 10.14 Envisager la possibilité de créer des espaces refuges sur les grands boulevards en prenant soin de s'assurer que les phases du cycle soient coordonnées afin de ne pas imposer une attente déraisonnable aux piétons.
- 10.15 Ajouter une phase piétonne du côté est de l'intersection du boulevard Wilfrid-Hamel et de la rue Marie-de-l'Incarnation. Allonger le terre-plein au besoin afin de créer un espace refuge.

# Carte synthèse 10 : Recommandations pour le quartier Vanier, secteur commercial

-  Intersections problématiques
-  Segments de rue problématiques
-  Trajet emprunté
-  Feux de circulation sans phase piétonne
-  Résidence pour aînés
-  Pharmacie
-  Recommandation à un secteur spécifique
-  Recommandation générale
- Proportion de personnes de plus de 60 ans
-  30% - 50%

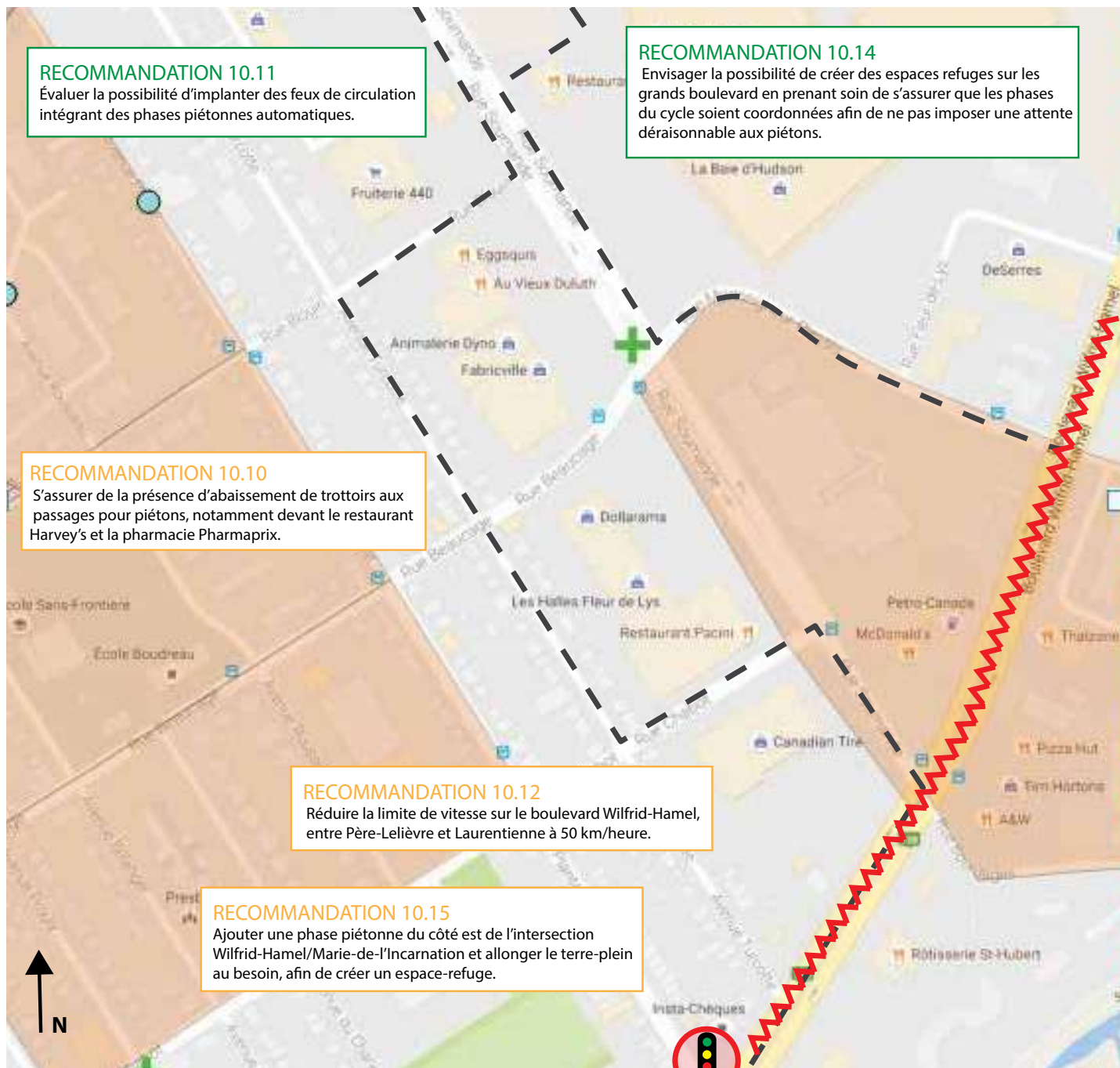
échelle 1 : 6 000

source : Statistique Canada 2011  
Google map.

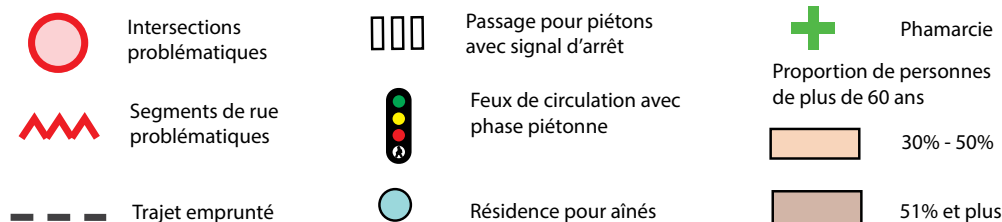
roduction et réalisation



ovembre 2016



# Carte synthèse 11 : Recommandations pour le quartier Vanier secteur résidentiel



Échelle 1 : 6 000 Source : Statistique Canada 2011

Production et réalisation



Novembre 2016





# CONCLUSION

## Une démarche de concertation

Le rapport des marches exploratoires dans différents quartiers de la Capitale-Nationale sert des objectifs multiples. Il vient aider les arrondissements dans leur démarche de mise en valeur des déplacements actifs, avec un regard dirigé spécifiquement vers les besoins des personnes de 65 ans et plus. Il met en relief les obstacles au transport actif, particulièrement la marche dans les secteurs les plus achalandés des quartiers à l'étude et apporte des pistes de solution. Pour ce faire, ce document reflète la perception des aînés et des intervenants de divers organismes oeuvrant auprès des aînés ainsi que l'expertise de l'équipe d'Accès transports viables développé dans le cadre du programme TanGo.

## Privilégier les solutions permanentes

Les principaux obstacles aux déplacements actifs chez les aînés concernent l'état et l'accessibilité de la chaussée et des trottoirs, la traversée des rues, ainsi que le mobilier urbain. Les recommandations formulées se veulent concrètes et visent à répondre aux problèmes identifiés afin d'améliorer les conditions de pratiques des déplacements actifs. Les solutions proposées reflètent la réalité des milieux où ont eu lieu les marches et requièrent pour la plupart des réalisations et des investissements mineurs, tel que le marquage de la chaussée et l'allongement des phases piétonnes.

## Poursuivre les activités de sensibilisation

Une part des obstacles aux déplacements actifs identifiés lors des marches résident dans le partage de la route entre les différents modes de transport. Il est donc recommandé de miser sur des activités de sensibilisation. À cet égard, les arrondissements pourront bénéficier de l'appui de l'équipe de TanGo pour aider l'organisation de campagnes de sensibilisation des automobilistes, cyclistes et piétons.

## Vers un milieu favorable aux déplacements actifs

L'ensemble des recommandations vise à favoriser, conjointement, un changement dans les habitudes de déplacement des personnes de 65 ans et plus et un environnement propice à la pratique de la marche dans la ville de Québec. Le défi repose essentiellement sur l'aménagement du territoire, qui est sans conteste long à modifier. L'effort en vaut certainement la peine s'il permet la consolidation, voire l'augmentation de la pratique du transport actif chez les aînés, en plus de contribuer à un milieu de vie sécuritaire, sain et agréable pour les résidents des secteurs concernés.



# LEXIQUE

## **Abaissement de trottoirs**

Diminution de la hauteur du trottoir au niveau de la rue afin de faciliter le passage des piétons aux coins des rues et aux passages piétons.

## **APHC**

Association des personnes handicapées de Charlesbourg

## **ATV**

Accès transports viables

## **Avancée de trottoir**

Rétrécissement d'une voie au moyen d'un trottoir élargi sur la chaussée

## **CABC**

Centre d'action bénévole du Contrefort

## **Déplacement actif**

Toute forme de transport où l'énergie est fournie par l'être humain : la marche, la bicyclette, un fauteuil roulant non motorisé, des patins à roues alignées ou une planche à roulettes. (Agence de santé publique du Canada, 2014)

## **Emprise de rue**

Largeur du domaine public affecté à la voirie. Elle couvre, d'une part, la largeur de la chaussée, des trottoirs, banquettes et voies cyclables, et d'autre part, une sur-largeur latérale supplémentaire dite «parterre» et éventuellement le terre-plein central. Cette largeur est exprimée en mètres (m). (Ville de Québec, 2008)

## **HLM**

Habitation à loyer modique

## **Ilôt de chaleur urbain**

La différence de température observée entre les milieux urbains et les zones rurales environnantes. Les observations ont démontré que les températures des centres urbains peuvent atteindre jusqu'à 12 °C de plus que les régions limitrophes (Voogt, 2002).

## **IVPSA**

Institut sur le vieillissement et la participation sociale des aînés



### **Lien piétonnier**

Chemin destiné exclusivement à la circulation piétonne et séparé de la chaussée automobile. Les caractéristiques d'un tel lien sont: la largeur de chemin et de l'emprise (correspondant à la largeur du terrain public nécessaire à l'implantation d'un tel chemin). Ces largeurs sont exprimées en mètres (m). (Ville de Québec, 2008)

### **Marge de recul**

Le retrait par rapport à la voie publique, avec l'interdiction de construire dans l'espace concerné. Cet espace reste cependant propriété privée. (Preventimmo, 2016)

### **MTQ**

Ministère des transports du Québec

### **Personne âgée/ personne aînée**

Personne âgée de 65 ans et plus, (Collectif aînés IS)

### **Phase piétonne**

Intervalle de temps alloué aux piétons afin de traverser une intersection doté de feux de circulation.

### **QGIS**

Logiciel de système d'informations géographiques libre.  
(Système d'Information Géographique Libre et Open Source)

### **RMR**

Régions métropolitaines de recensement

### **RTC**

Réseau de transport de la Capitale

### **RQVVS**

Réseau québécois de Villes et Villages en santé

### **Trottoir traversant**

Dans le code de la route, le trottoir traversant apparaît dans la définition du trottoir (article 2.40): « Le terme « trottoir » désigne la partie de la voie publique en saillie ou non par rapport à la chaussée, qui est spécifiquement aménagée pour la circulation des piétons, [...] dont la séparation avec les autres parties de la voie publique est clairement identifiable par tous les usagers. Le fait que le trottoir en saillie traverse la chaussée ne modifie pas l'affectation de celui-ci. » À la hauteur du trottoir traversant, la chaussée est interrompue. Les piétons sont mis en évidence et sont prioritaires par rapport à tout autre usager. (Institut Belge pour la Sécurité Routière, 2008)



# BIBLIOGRAPHIE

CONSEIL CANADIEN DES ADMINISTRATEURS EN TRANSPORT MOTORISÉ (2013). Mesures de prévention pour assurer la sécurité des piétons au Canada

GOVERNEMENT DU QUÉBEC (2016). Code de la sécurité routière, [en ligne], <http://legisquebec.gouv.qc.ca/fr/ShowDoc/cs/C-24.2>

INSTITUT BELGE POUR LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE. (2008) Le trottoir traversant, [en ligne], <http://velobuc.free.fr/download/trottoir%20traversantIBSR.pdf>

MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC (2011). Enquête origine destination de la grande région de Québec, [en ligne], <http://www.cmquebec.qc.ca/transport-mobilite/partenariats-divers-toutes-sections>

MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC (2012). Ouvrage routiers:Tome V - Signalisation routière. volume 1 et 2.

PREVENTIMO (2016). Limitation au droit de propriété,[en ligne], <http://www.preventimmo.fr/urba/emplacement-reserve-alignements/>

SERVICE DE LA CULTURE DE LA VILLE DE QUÉBEC (2008). Découvrir Québec : Arrondissement Charlesbourg, [en ligne], [https://www.ville.quebec.qc.ca/culture\\_patrimoine/docs/publications/decouvrir\\_quebec\\_arrcharlesbourg.pdf](https://www.ville.quebec.qc.ca/culture_patrimoine/docs/publications/decouvrir_quebec_arrcharlesbourg.pdf)

TABLE DES CONCERTATION DES AÎNÉS DE L'ÎLE DE MONTRÉAL (2009). Les moyens de transport et la mobilité des aînés Montréalais : Intervenir face au vieillissement de la population, [en ligne], [http://credemontreal.qc.ca/wp-content/uploads/2012/02/20090203\\_Rapport\\_Transport\\_et\\_Mobilite\\_TCAIM.pdf](http://credemontreal.qc.ca/wp-content/uploads/2012/02/20090203_Rapport_Transport_et_Mobilite_TCAIM.pdf)

UN ESPACE PUBLIC POUR TOUS, Guide pour une planification cohérente, [en ligne], [http://mobilitepour tous.ch/pdf/fiche\\_1.pdf](http://mobilitepour tous.ch/pdf/fiche_1.pdf)

UN TOIT EN RÉSERVE (2016). Résidence des Diamant, [en ligne],

<http://www.untoitenreservequebec.org/index.php/a-louer/habitations-du-fleuve/description?view=details&catitemid=124>

VILLE DE QUÉBEC (2011). Portrait statistique des arrondissements, [en ligne],  
<https://www.ville.quebec.qc.ca/apropos/portrait/arrondissements/index.aspx>

VILLE DE QUÉBEC (2010). Guide pratique d'accessibilité universelle, [en ligne], <https://www.ville.quebec.qc.ca/citoyens/accessibilite/docs/>

VILLE DE QUÉBEC (2008). Guide de conception géométrique des rues de la ville de Québec, [en ligne],  
<https://mail.google.com/mail/ca/u/0/#inbox/158d5e5390abf889?projector=1>

VIVRE EN VILLE, et ACCÈS TRANSPORTS VIABLES pour le programme À pied, à vélo, ville active (2015). Plan de déplacement Quartier Vanier: Ville de Québec, [en ligne], [www.transportsviables.org/apava/wp-content/uploads/sites/5/2015/11/pds-vanier-br.pdf](http://www.transportsviables.org/apava/wp-content/uploads/sites/5/2015/11/pds-vanier-br.pdf)

### **Sites internet**

[https://www.ville.quebec.qc.ca/planification\\_orientations/milieuxnaturels/docs/vision\\_arbre\\_2015\\_2025.pdf](https://www.ville.quebec.qc.ca/planification_orientations/milieuxnaturels/docs/vision_arbre_2015_2025.pdf)

<http://transportsviables.org/realisation/carte-interactive-des-accidents-pietons-et-cyclistes/>

<http://www.inlb.qc.ca/wp-content/uploads/2015/02/Criteres-AU-AmenagementsExterieurs-nonAccessible.pdf>

