Comité des citoyens et citoyennes
du quartier Saint-Sauveur
Maison Luc-André-Godbout
301, rue de Carillon
Québec (Québec)
G1K 5B3

Mémoire

Présenté à la Ville de Québec dans le cadre des consultations publiques sur le Plan de mobilité durable

septembre 2010

Un Plan de mobilité ambitieux…
avec les citoyens et citoyennes au cœur du processus!

Le Comité des citoyens et citoyennes du quartier Saint-Sauveur (CCCQSS), en action dans son milieu depuis plus de 40 ans, salue le côté ambitieux du Plan de mobilité durable de la Ville de Québec.

Cependant, le CCCQSS aimerait que la Ville de Québec mette les citoyens et citoyennes au cœur du processus de préparation et de mise en œuvre du Plan de mobilité durable.

Dans cet esprit, le quartier Saint-Sauveur est tout désigné pour accueillir différents projets pilotes qui permettront d'innover du côté de l'urbanisme et de l'aménagement du territoire.

À ce propos, plusieurs suggestions dans ce sens sont déjà incluses dans le Plan directeur de quartier de Saint-Sauveur de 2006.

COMITÉ DES CITOYENS-NES DU QUARTIER SAINT-SAUVEUR

WWW.CCCQSS.ORG

Ont participé à l'écriture de ce mémoire : Louise Bélanger, Denise Garneau, Etienne Grandmont, Marie-Joëlle Lemay-Brault, Nicol Tremblay et Carol-André Simard

Table des matières

Présentation du Comité des citoyens et citoyennes du quartier Saint-Sauveur 4

Constats généraux 5

La participation citoyenne..... 6

Mixités (sociale, fonctionnelle et culturelle) et vocation du quartier Saint-Sauveur..... 6

Logement et embourgeoisement du quartier..... 8

Les aménagements urbains 9

Transports actifs..... 10

Transports collectifs..... 11

Circulation de transit..... 12

Accessibilité universelle 13

Transport de marchandises 13

Conclusion 14

Les recommandations du CCCQSS 15

Annexe 1 18

Présentation du
Comité des citoyens et citoyennes du quartier Saint-Sauveur

Le Comité des citoyens et citoyennes du quartier Saint-Sauveur (CCCQSS) est implanté dans son milieu depuis plus de 40 ans. Sa mission principale est d'améliorer la qualité de vie des gens qui y habitent, de briser l'isolement des ménages à faibles revenus, de défendre leurs droits et leurs intérêts, de regrouper les gens et les mouvements populaires sur les enjeux les concernant et de susciter des réflexions et des débats sur des sujets d'intérêt public.

Son action s'est non seulement réalisée en lien avec les résidants et résidantes mais aussi avec bon nombre d'organismes du quartier, notamment les organismes communautaires et de défense des droits, les associations de gens d'affaires, les centres de loisirs communautaires, les garderies, les organismes jeunesse, en fait avec tous ceux et celles qui tissent la vie d'un quartier. Cette « qualité de vie dans le quartier » est d'ailleurs une force majeure qui est ressortie comme atout pour Saint-Sauveur dans le sondage que nous avons réalisé en 2004 pour notre mémoire présenté lors de l'élaboration du Plan directeur de quartier.

Depuis la création du CCCQSS, tous les paliers de gouvernements ont été interpellés, à un moment ou un autre, dans nos principales actions. Voici quelques changements majeurs que nous avons obtenus au fil des ans :

- projet d'accession à la propriété pour les personnes à moyen revenu;
- création d'un parc à côté du centre Durocher;
- aménagement plus sécuritaire du pont Parent pour les piétons;
- sauvegarde de 45 logements menacés par un projet de stationnement;
- arrêt des démolitions dans Saint-Sauveur, implantation d'un programme de rénovations des maisons et gel de la hausse des loyers suite à l'utilisation de ces mesures;
- création d'un programme de coopératives d'habitation;
- lutte pour l'amélioration des conditions de vie dans les HLM et contre les hausses de loyer;
- luttes pour le développement et le financement du logement social;
- préservation de la rue Arago vs un projet d'autoroute le long de la falaise;
- reconstruction de l'escalier Victoria et luttes pour la préservation, l'entretien et l'embellissement des escaliers dans la falaise;
- déménagement du garage d'autobus (STCUQ);
- modification partielle du plan de circulation du quartier;
- décontamination partielle du terrain de la rue Verdun par Hydro-Québec;
- moratoire de 5 ans sur les fermetures d'écoles;
- sauvegarde et restauration de l'école Sacré-Cœur;
- mémoire sur la politique municipale de sécurité urbaine;
- amélioration des berges de la rivière Saint-Charles;
- aménagement des espaces vacants et problématiques du quartier;
- plan directeur de quartier pour Saint-Sauveur;
- réaménagement du boulevard Charest Ouest et sécurité pour les piétons.

C'est donc munis d'une longue expérience de consultation et d'intervention dans le quartier que nous proposons notre vision du futur Plan de mobilité durable de la Ville de Québec, en tenant compte des orientations de développement du quartier que nous avons travaillées, au fil des ans, en partenariat avec les résidants, résidantes et groupes communautaires du quartier.

Constats généraux

Globalement, nous sommes d'accord avec les orientations générales du Plan de mobilité durable et considérons que celui-ci est structurant et ambitieux. Nous tenons aussi à noter que le document de consultation est pédagogique et accessible, tant par son niveau de langage que par le travail efficace de diffusion qui a été effectué. Il apparaît également que des modifications ont été ajoutées depuis la première vague de consultation qui a eu lieu en 2009, ce que l'on interprète comme une ouverture aux idées extérieures.

Plusieurs aspects du document de consultation nous ont cependant questionnés et il en sera fait mention en détail plus bas. Cependant, un des aspects nous ayant le plus interpellé se situe au niveau démocratique. En effet, nous comprenons mal comment s'est effectué le choix des membres du groupe de travail sur la mobilité durable : pourquoi n'y retrouve-t-on pas des représentants des groupes travaillant sur les questions relatives à la mobilité durable à Québec? Dans la même veine, la question de la participation citoyenne nous a semblé être reléguée à un niveau de préoccupation bien accessoire. Nous souhaiterions plutôt sentir une volonté ferme de mettre les citoyens et citoyennes au cœur du processus puisque c'est de leur milieu de vie dont il est question.

Nous croyons également que le Plan de mobilité durable aurait dû affirmer une préoccupation et un engagement plus senti envers les personnes moins favorisées de notre Ville, principalement sur les conditions de vie et de logement des personnes à faibles revenus. Ces valeurs de justice et d'équité sociale sont partagées par une large portion de la population et par le milieu communautaire, partenaire incontournable de la Ville.

Aussi, même si nous nous réjouissons du passage d'une ligne de tramway sur le boulevard Charest, nous nous inquiétons de l'embourgeoisement possible que pourrait entraîner un tel vecteur de développement. Les citoyens et citoyennes du quartier Saint Sauveur ont déjà exprimé, en 2004, le vœu de conserver à leur quartier son caractère industrieux, populaire et familial. On se rappellera brièvement que toute l'histoire de Saint-Sauveur est ancrée dans l'arrivée des familles peu fortunées, travailleuses et solidaires qui ont bâti ce quartier. S'éloignant de Québec, qui était trop « chère » à l'époque pour les gens à revenus modestes, elles ont développé le faubourg Saint-Sauveur et ont été la principale main-d'œuvre des usines et services du parc industriel Saint-Malo jusqu'à la fin de la Seconde Guerre mondiale.

Finalement, nous avons été à la fois fortement surpris et inquiets de constater que la question du coût d'utilisation des services de transport en commun ait été complètement évacuée du document de consultation.

Plus en détail, voici quelques points sur lesquels nous donnerons plus précisément notre avis, à savoir : la participation citoyenne, la mixité et la vocation du quartier Saint-Sauveur, le logement et l'embourgeoisement du quartier Saint-Sauveur, les aménagements urbains, les transports actifs, les transports collectifs, la circulation de transit, l'accessibilité universelle et le transport des marchandises.

La participation citoyenne

Si nous félicitons le groupe de travail d'avoir eu le courage de présenter une vision intégrée et structurante de la mobilité durable à Québec, nous dénonçons la place qui a été faite aux citoyens et citoyennes dans l'élaboration de ce Plan et la mise en œuvre de celui-ci. Les citoyens et citoyennes ne sont pas des partenaires de la Ville au même titre que les entreprises et les institutions : les citoyens et citoyennes de Québec SONT la Ville. C'est pourquoi nous croyons qu'ils et elles doivent être au cœur du Plan de mobilité durable.

Non seulement les citoyens et citoyennes doivent être consultés systématiquement pour signaler les besoins les concernant (on pense, entre autres, aux parcours et fréquences des autobus, à l'amélioration de l'offre intra-quartier, à la création de rues piétonnières et / ou partagées, aux limites de vitesse, au développement du réseau de pistes cyclables utilitaires et récréatives, aux heures de livraisons sur les artères commerciales, etc.), mais la Ville de Québec doit également mettre en place des comités de suivis pour s'assurer d'une mise en œuvre adéquate du Plan.

Nous croyons également que la Ville a le devoir d'appuyer et d'accompagner les initiatives locales qui vont dans le sens des orientations proposées dans le Plan de mobilité durable. Ce faisant, la Ville de Québec développera ou favorisera des projets qui mettront les citoyens et citoyennes au cœur du développement durable.

Nos recommandations :

Que la Ville de Québec :

1- *travaille de concert avec les organismes de quartier et la société civile travaillant sur les questions de mobilité durable dans la mise en œuvre du Plan de mobilité durable;*
2- *prévoie également la création de comités de suivis, sur une base régionale et de quartier, pour suivre l'évolution de ce dossier; que ces comités de suivi soient composés d'élu-e-s et de représentant-e-s des groupes de citoyens et citoyennes, des gens d'affaires, des organismes travaillant sur les enjeux des transports et de l'urbanisme, etc;*
3- *mette en place un processus de concertation dans chaque quartier (assemblées publiques, sondages, etc.) visant à déterminer les besoins réels des citoyens et citoyennes;*
4- *appuie et accompagne les initiatives locales.*

Mixités (sociale, fonctionnelle et culturelle) et vocation du quartier Saint-Sauveur

Saint-Sauveur est un des seuls quartiers de la Ville de Québec à présenter une *triple mixité* fonctionnelle, sociale et culturelle. Quelques faits :

- On trouve plus de 7600 emplois dans le quartier. On en compte environ 2200, répartis dans 159 entreprises, dans le parc industriel Saint-Malo, dont une large part est constituée

d'emplois non spécialisés[1]. Cette donnée est à mettre en relation avec la faible scolarisation de la population du quartier : en 2001, 45% des personnes du plus de 20 ans ne détenait aucun diplôme[2]. Également, la densité du quartier est importante, plus de 4700 habitants / km^2 (incluant le parc industriel Saint-Malo). Enfin, le quartier est relativement bien desservi au regard de l'offre de commerces présents sur le territoire.

- Le logement social (HLM, coopératives d'habitation et projets gérés par des organismes à but non lucratif) représente 20,6% de l'ensemble du parc de logement du quartier[3]. Saint-Sauveur est également un des quartiers de la Ville de Québec où le revenu par ménage est un des plus bas (revenu total net de 21 188$ pour le quartier, contre 32 952$ pour les ménages de l'ensemble de la Ville de Québec[4]) et où l'on trouve une grande concentration de ménages vivant de prestations de l'aide sociale (2510 ménages, dont 1974 personnes seules[5]). Parallèlement, les revenus des ménages du quartier ont augmenté sensiblement entre 2001 et 2006, principalement les ménages dont les revenus se situent au-delà de 20 000$[6].
- Le quartier Saint-Sauveur présente un des plus haut taux d'arrivée de personnes issues de l'immigration à Québec (plus de 300 immigrants et immigrantes ont choisi de vivre dans le quartier Saint-Sauveur entre 2001 et 2006[7]).

Depuis sa création, le CCCQSS a travaillé à améliorer la qualité de vie des gens du quartier tout en freinant l'embourgeoisement en faisant d'importantes campagnes pour la sauvegarde des écoles de quartier, d'achat local, d'information sur les droits des locataires, d'accès à la propriété pour les ménages à revenus modestes et en s'assurant du développement constant et en quantité suffisante de logement sociaux. Ces préoccupations doivent continuer de guider le développement du quartier, auxquelles il faut ajouter la préservation des emplois non spécialisés dans l'éventualité d'une requalification du parc industriel Saint-Malo. La proximité de ces emplois non spécialisés est essentielle pour la population active peu scolarisée de Saint-Sauveur, surtout dans une perspective de mobilité durable.

Finalement, nous tenons à souligner que c'est avec déception que nous avons constaté que, encore une fois, le quartier Saint-Sauveur semble considéré comme un territoire sans réelle vocation. Le Vieux-Québec et le quartier Saint-Roch, pour ne nommer que ceux-là, ont leur « image de marque » bien à eux. Notre quartier recèle véritablement de trésors, de richesses que l'on ne trouve nulle part ailleurs et nous croyons qu'il possède tous les atouts pour accueillir une future Maison Interculturelle, institution phare qui trouverait dans sa population toute sa légitimité.

Notre recommandation :

5- *préserver la triple mixité (sociale, fonctionnelle et culturelle) du quartier Saint-Sauveur en :*

---

[1] Statistiques Canada 2006
[2] Institut de la statistique du Québec, 2001
[3] Rémi GUERTIN, Le logement social et communautaire sur le territoire de la Ville de Québec : Portrait par quartier, CDEC de Québec, mars 2009, cité dans Portrait du quartier Saint-Sauveur en matière de pauvreté et d'exclusion sociale, ATI de Saint-Sauveur, p. 103
[4] Statistiques Canada 2001 et 2006, cité dans Portrait du quartier Saint-Sauveur en matière de pauvreté et d'exclusion sociale, ATI de Saint-Sauveur, p. 78
[5] Idem, p. 97
[6] Idem, p. 79
[7] Idem, p. 74

a. *s'assurant de la construction d'un nombre suffisant de logements sociaux dans le quartier pour freiner l'embourgeoisement;*
b. *conservant les emplois non qualifiés que l'on trouve dans le parc industriel Saint-Malo;*
c. *attribuant une vocation multiculturelle au quartier Saint-Sauveur en y implantant la future Maison Interculturelle de Québec.*

Logement et embourgeoisement du quartier

Le passage d'une ligne de tramway sur le boulevard répond à une préoccupation de longue date du CCCQSS, à savoir d'offrir un service de transport en commun de qualité aux horaires réguliers et fréquents. Nous nous réjouissons également du message envoyé par une telle initiative, soit le développement du boulevard Charest jusqu'au futur boulevard Robert-Bourassa. Nous voulons tout de même émettre une importante mise en garde concernant le possible risque d'embourgeoisement que cela comporte. Comme nous l'avons démontré plus haut, les citoyens et citoyennes ont exprimé un fort désir de conserver la richesse que représente la mixité, notamment sociale, propre au quartier Saint-Sauveur.

Récemment présenté comme le « best buy in town » par le Maire Régis Labeaume[8], le quartier Saint-Sauveur est certes appelé à se développer, mais ce changement doit s'opérer en s'assurant que les citoyens et citoyennes qui y habitent puissent y demeurer. Cela implique que l'offre de logements de qualité à prix accessible doit être suffisante pour contrer, comme Monsieur le Maire dit le souhaiter, l'embourgeoisement du centre-ville et, par conséquent, du quartier Saint-Sauveur. Pour y arriver, nous désirons que la Ville applique avec toute la rigueur nécessaire trois mécanismes d'atténuation qui ne lui sont pas inconnus, à savoir :

- favoriser la construction de logements sociaux (coopératives d'habitations et OSBL d'habitation) en quantité suffisante;
- « construire à l'échelle humaine », c'est-à-dire s'assurer que le gabarit des ensembles résidentiels projetés correspond aux types d'habitation que recherchent les futurs résidants et résidantes du quartier (personnes seules, familles); et
- « prévoir un zonage d'inclusion qui exige un pourcentage minimum d'habitations à prix accessible dans les développements résidentiels en échange d'une prime de densité »[9]. Nous estimons qu'un pourcentage minimum de 30% de logement social inclus dans tout développement résidentiel le long de l'axe Charest serait un objectif viable. À titre indicatif, cette mesure a déjà été adoptée et mise en application par l'ancienne Ville de Québec pour la revitalisation de l'Espace Saint-Roch.

Saint-Sauveur est également un quartier où la tranche de personnes de plus de 65 ans est importante (près de 20% en 2001[10]). Stimuler les nouveaux concepts de résidences unifamiliales et bifamiliales et offrir des logements pour répondre aux diverses générations permettraient de densifier la Ville. Cependant, le groupe de travail sur la mobilité durable se contente d'inviter poliment la Ville à autoriser et à encourager l'aménagement ou la transformation de maisons unifamiliales en immeubles intergénérationnels alors qu'inciter les promoteurs immobiliers à offrir

[8] Le Soleil, 11 juin 2010
[9] Politique d'habitation de la Ville de Québec, p. 33
[10] Territoires en mutations, CDEC de Québec, 2004, p. 13

des immeubles aux personnes âgées est l'objet d'une recommandation. La transformation des maisons unifamiliales en immeubles intergénérationnels est une excellente mesure pour contrer l'étalement urbain et favoriser une densification douce. C'est aussi une mesure qui permet à bon nombre de personnes vieillissantes de conserver leur résidence et à de jeunes ménages d'acquérir une résidence à un coût plus accessible. Cette alternative devrait faire l'objet d'une recommandation et non d'une simple invitation.

Nos recommandations :

6- *Que la Ville de Québec s'assure que le passage du tramway sur le boulevard n'entraîne pas un embourgeoisement du quartier Saint-Sauveur en :*
   a. *favorisant la construction de nouveaux logements sociaux en quantité suffisante, c'est-à-dire 55 nouveaux logements sociaux par année*[11]*;*
   b. *« construisant à l'échelle humaine », c'est-à-dire en s'assurant que le gabarit des ensembles résidentiels projetés correspond aux types d'habitation que recherchent les futurs résidants et résidantes du quartier (personnes seules, familles);*
   c. *imposant que tout développement résidentiel le long de l'axe Charest soit soumis à un zonage d'inclusion qui exige 30% de logements sociaux.*
7- *Que le Plan de mobilité durable recommande, plutôt que d'autoriser et d'inviter, l'aménagement ou la transformation de maisons unifamiliales en immeubles intergénérationnels.*

Les aménagements urbains

Il est évident qu'on ne peut parler de mobilité durable tout en évacuant la question de l'aménagement. En ce sens, nous nous réjouissons de plusieurs propositions d'aménagement présentées dans le Plan de mobilité durable, notamment la conversion de sections d'autoroutes boulevards urbains.

De manière générale, l'aménagement urbain se doit d'être de haute qualité, sécuritaire, et doit inciter la population à envisager durablement les transports actifs que l'on oublie souvent de considérer comme la manière la plus durable de se déplacer. Ainsi, la rue doit inévitablement être repensée pour accueillir et protéger en premier lieu les piétons, puis les vélos, les transports collectifs, et finalement les voitures. La question du partage des voies de circulation y est pour beaucoup dans les choix de transport que fait la population pour se déplacer. Ainsi, pour éviter les risques de conflits ou d'accidents, nous croyons que l'aménagement de rues partagées ou piétonnes, tel que prévu au Plan directeur du quartier Saint-Sauveur[12], devrait être mis en branle le plus rapidement possible là où les besoins s'y font sentir.

[11] Estimation faite en regard de la demande provinciale du FRAPRU de financer 50 000 logements sociaux par an et basée sur la proportion de ménages du quartier consacrant plus de 50% de leurs revenus pour se loger.
[12] Plan directeur, quartier Saint-Sauveur, plan d'action 2005, p. 25

Il est question, dans le Plan de mobilité durable, de centre de quartier. Pour Saint-Sauveur, le centre de quartier est le parc Durocher et ses alentours. Il serait important que la notion de centre de quartier soit mieux détaillée pour assurer leur développement dans le futur.

Nos recommandations :

Que la Ville de Québec et son Service d'urbanisme :

8- *prévoient des aménagements urbains de grande qualité et ce, sans égard aux secteurs ou quartiers visés;*
9- *repensent la rue pour accueillir et protéger, dans l'ordre, les piétons, les cyclistes, les transports collectifs et les voitures;*
10- *soutiennent les initiatives locales visant à aménager des rues piétonnes ou partagées;*
11- *favorisent le démarquage des principales entrées du quartier Saint-Sauveur (intersections Charest Ouest / Langelier, Marie-de-l'Incarnation / Charest Ouest et Marie-de-l'Incarnation / Saint-Vallier Ouest) en tant que pôles de développement et définissent leur rayonnement (résidentiel, institutionnel, commercial, patrimonial), tel que défini dans le Plan directeur de quartier de Saint-Sauveur;*
12- *développent la notion de centre de quartier et utilisent le quartier Saint-Sauveur comme projet pilote à ce niveau.*

Transports actifs

Les transports actifs doivent être au cœur du développement d'un Plan de mobilité durable : les impacts négatifs sur la santé des individus et la pollution, deux phénomènes associés de près à la surutilisation de l'automobile pour nos déplacements quotidiens, est largement démontrés[13]. En ce sens, faire passer la part du transport actif de 14,6% à 17% sur un horizon de 20 ans est essentiel, mais il s'agit d'un objectif manquant d'ambition.

Le quartier Saint-Sauveur présente déjà plusieurs atouts qui autorisent l'expansion rapide des modes de transports actifs: forte densité de population, proximité des services, voire proximité du lieu d'emploi, population faiblement motorisée. Il reste cependant que certains aménagements permettraient d'augmenter plus encore la proportion de transports actifs. Par exemple :

- augmenter le nombre de kilomètres de pistes cyclables utilitaires traversant le quartier Saint-Sauveur, clarifier leurs tracés et veiller à compléter le maillage avec le réseau existant;
- offrir des stationnements sécurisés pour vélos et en nombre suffisant aux différentes stations de transports collectifs et le long des artères commerciales et des pôles d'emploi;
- chaque fois qu'une rue est rénovée, envisager la possibilité d'y implanter des aménagements favorisant les déplacements à vélo;
- mettre en place un lien mécanique entre la haute-ville et la basse-ville pour les cyclistes;

[13] Le transport urbain, une question de santé, Agence de la santé et des services sociaux de Montréal, rapport annuel 2006

- évaluer la possibilité d'autoriser la circulation des vélos en double-sens dans les rues à sens unique situées dans les zones de à 30 km/h;
- améliorer la sécurité piétonne aux intersections;
- aménager des rues piétonnes ou partagées;
- vérifier la faisabilité d'implanter un service de vélos en libre-service du type Bixi.

Une grande partie de ces mesures apparaissent déjà au Plan directeur du réseau cyclable, mais cet outil tarde à être mis en application.

Notre recommandation :

> *13- Que le Plan directeur du réseau cyclable, proposé dans sa version finale en juin 2008, soit adopté et mis en action le plus rapidement possible; que la mise en œuvre de ce Plan fasse l'objet d'une constante discussion avec les populations concernées.*

Transports collectifs

De manière générale, nous sommes d'accord avec le rôle prépondérant qui est donné au transport collectif dans le Plan de mobilité durable. Nous sommes également rassurés de voir que la densification le long des axes principaux de transports collectifs soit une priorité pour le groupe de travail.

Nous avons toutefois constaté que la question du coût d'utilisation des services de transports collectifs a été joliment oubliée. Nous convenons qu'une offre de services de transports collectifs modernes et de qualité peut avoir un pouvoir attractif sur les populations habituées à l'usage de l'automobile. Nous sommes cependant d'avis que la tarification joue un rôle essentiel sur l'attractivité d'un service. Selon nous, la gratuité, ou du moins une tarification plus basse (voire sociale, par exemple gratuité pour les étudiants et étudiantes, tarifs réduits pour les personnes à l'aide sociale et en recherche d'emploi, les enfants jusqu'à l'âge de 12 ans) doit être envisagée. Les transports collectifs doivent être perçus comme un bien public, au même titre que la santé ou l'éducation, pour lequel l'utilisateur ne peut à lui seul en faire les frais. En conséquence, nous croyons que le Plan de mobilité durable aurait dû recommander au RTC d'étudier la question du coût d'utilisation des transports collectifs comme élément d'attractivité et d'équité sociale.

À propos du plan des transports collectifs, nous constatons que le quartier Saint-Sauveur reste encore une fois le quartier oublié du centre-ville. Saint-Sauveur a toujours été mal desservi par les services de transports collectifs. Tant pour les automobiles que pour les transports collectifs, Saint-Sauveur semble toujours avoir été perçu comme un quartier de transit, un territoire à traverser. Aucun service d'autobus n'a jamais été pensé pour desservir en priorité la population du quartier, les utilisateurs et utilisatrices du réseau du RTC devant se soumettre aux passages d'autobus surpeuplés aux heures de pointe et à une fréquence tout inversement basse en dehors de celles-ci.

Dans le Plan de mobilité durable, aucune mesure visant à corriger cette situation n'a été répertoriée. Certes, le passage du tramway permettra une liaison est-ouest sur Charest, mais nous sommes loin d'un service de transport de proximité avec des stations disposées tous les 1,2 kilomètre. De même, aucune navette « écolobus » n'a, à prime abord, été envisagée pour les

déplacements intra-quartier. Certes, les navettes de quartier ne sont pas rentables, mais elles jouent un rôle social important. Les résidants et résidantes du quartier Saint-Sauveur ont droit à la mobilité et à l'accès au réseau principal constitué des Métrobus et du tramway.

En ce qui concerne le débat autour du passage du tramway sur le boulevard René-Lévesque ou sur le boulevard Charest, nous convenons que les deux tracés ont chacun leurs avantages. Or, nous embrassons les deux visions qui sont malheureusement présentées comme s'opposant. Selon nous, le tramway doit être utilisé comme moteur de développement et comme outil pour soulager l'axe le plus achalandé de Québec. Nous sommes d'avis que deux lignes de tramway devraient être construites, soit une sur le boulevard Charest et une autre sur le boulevard René-Lévesque.

De même, nous demandons que le Plan de mobilité durable recommande au RTC l'ajout immédiat d'une ligne Métrobus empruntant le parcours que suivra l'éventuelle ligne de tramway sur Charest. Il y a longtemps que les citoyens et citoyennes du quartier demandent davantage de services en transports collectifs. L'ajout de cette ligne permettrait d'atteindre à court terme une qualité de service qui, autrement, ne s'améliorerait que dans plusieurs années.

Nos recommandations :

14- Que la question du coût d'utilisation des services de transports collectifs soit envisagée dans une perspective de justice sociale et d'attractivité et que celle-ci fasse l'objet d'une recommandation claire faite au RTC dans le Plan de mobilité durable dans une perspective d'attractivité et d'équité sociale.

15- Que, pour améliorer l'offre de transport collectif dans le quartier Saint-Sauveur, la possibilité d'implanter une station de tramway à l'intersection de Charest Ouest et Bayard soit étudiée.

16- Qu'un réseau de navettes locales soit mis en place dans le quartier Saint-Sauveur après compilation des besoins de la population.

17- Que la construction d'une ligne de tramway sur le boulevard Charest Ouest ne se fasse pas au détriment d'une ligne sur le boulevard René-Lévesque puisque ces deux projets de lignes permettront d'atteindre des objectifs différents mais complémentaires.

18- Que le Plan de mobilité durable recommande l'ajout, à court terme, d'une ligne Métrobus sur le tracé du futur tramway sur le boulevard Charest Ouest.

Circulation de transit

Une large part de la circulation présente dans le quartier Saint-Sauveur en est une de transit. Les conséquences d'une circulation de transit importante sont nombreuses sur la santé publique : davantage de piétons blessés, stress dû au bruit et à la pollution[14]. Ce n'est pas simplement en faisant la promotion de mode de transports alternatifs que nous arriverons à freiner la circulation de transit, mais en décourageant l'utilisation de l'automobile au centre-ville. Selon le CCCQSS, une grande partie de la solution se trouve dans l'adoption d'un nouveau plan de circulation du

[14] Le transport urbain, une question de santé, Agence de la santé et des services sociaux de Montréal, rapport annuel 2006

quartier[15], élaboré de concert avec les résidants et résidantes, qui s'inscrira dans le Plan de mobilité durable.

Dans le même sens, nous questionnons la présence d'automobilistes qui, ayant à faire en haute-ville (travail, événements, etc.) utilisent les rues de Saint-Sauveur, côté sud, comme un vaste stationnement. Cette situation augmente sensiblement le transit dans le quartier et nous aimerions que la Ville de Québec y porte une attention particulière.

Notre recommandation :

> *19- Que la Ville de Québec élabore, avec la population du quartier, un nouveau Plan de circulation dans le quartier Saint-Sauveur qui s'inscrira dans le cadre du Plan de mobilité durable.*

Accessibilité universelle

Le plan de mobilité durable ne parle que très peu de l'accessibilité universelle. Cet enjeu ne peut, à notre avis, se résumer qu'à donner, aux personnes en fauteuil roulant, accès aux autobus. Nous l'avons dit précédemment, la mobilité durable est intimement liée à la qualité de l'aménagement urbain. Celui-ci doit en effet être pensé pour s'assurer que tous et toutes peuvent se déplacer partout, sans avoir à déterminer préalablement leur chemin en fonction de la dangerosité ou des obstacles à franchir. Le principe d'accessibilité universelle doit guider tout nouvel aménagement et toute modification apportée à un aménagement existant.

Nos recommandations :

> *20- Que tout service de transport collectif soit prévu suivant le principe d'accessibilité universelle.*
> *21- Que tout aménagement ou toute modification apportée à un aménagement urbain existant soit pensé en fonction du principe d'accessibilité universelle.*

Transport de marchandises

Le transport des marchandises est pour beaucoup dans les nuisances dans nos quartiers : bruit, pollution, usure prématurée des infrastructures. Cependant, si le Plan de mobilité durable met effectivement en lumière ces problèmes, bien peu de solutions y sont apportées. Sans nous présenter comme des experts sur le sujet, nous sommes d'avis que le groupe de travail aurait dû se pencher sur des solutions telles :

---

[15] Plan directeur, quartier Saint-Sauveur, plan d'action 2005, p. 24, et tel qu'adopté le 26 janvier 2010 par le Conseil de quartier de Saint-Sauveur : « SUR PROPOSITION DE MME MICHELINE PARADIS DÛMENT APPUYÉE PAR M. GEORGES DUCHARME, IL EST RÉSOLU que le conseil de quartier demande à la conseillère municipale du district Saint-Sauveur, Mme Geneviève Hamelin, d'obtenir de la Ville les budgets nécessaires pour la réalisation du plan de circulation de Saint-Sauveur, tel que défini à l'article 4.1.1 du plan directeur de quartier. Adopté à l'unanimité. »

- les normes de gabarit pour les camions de livraison;
- limiter les heures de livraisons sur les artères commerciales;
- inciter l'utilisation de camions à moteur électrique à l'intérieur des limites de la Ville.

Notre recommandation :

22- Que le Plan de mobilité durable propose des solutions ayant plus de mordant sur la question du transport des marchandises, principalement dans les quartiers résidentiels.

Conclusion

Le Comité des citoyens et citoyennes du quartier Saint-Sauveur a, depuis plus de 40 ans, collaboré avec la Ville de Québec au niveau de la qualité de vie dans le quartier, de l'urbanisme, des espaces verts, du coût et de la qualité des logements et de l'aménagement urbain.

C'est donc dans ce même esprit de collaboration que nous sommes prêts à travailler avec la Ville de Québec, entre autres avec un comité de suivi, sur l'élaboration et la mise en œuvre du Plan de mobilité durable.

Les recommandations du CCCQSS

Participation citoyenne

Que la Ville de Québec :

1- *travaille de concert avec les organismes de quartier et la société civile travaillant sur les questions de mobilité durable dans la mise en œuvre du Plan de mobilité durable;*
2- *prévoie également la création de comités de suivis, sur une base régionale et de quartier, pour suivre l'évolution de ce dossier; que ces comités de suivi soient composés d'élu-e-s et de représentant-e-s des groupes de citoyens et citoyennes, des gens d'affaires, des organismes travaillant sur les enjeux des transports et de l'urbanisme, etc;*
3- *mette en place un processus de concertation dans chaque quartier (assemblées publiques, sondages, etc.) visant à déterminer les besoins réels des citoyens et citoyennes;*
4- *appuie et accompagne les initiatives locales.*

Mixités (sociale, fonctionnelle et culturelle) et vocation du quartier Saint-Sauveur

5- *préserver la triple mixité (sociale, fonctionnelle et culturelle) du quartier Saint-Sauveur en :*
   a. *s'assurant de la construction d'un nombre suffisant de logements sociaux dans le quartier pour freiner l'embourgeoisement;*
   b. *conservant les emplois non qualifiés que l'on trouve dans le parc industriel Saint-Malo;*
   c. *attribuant une vocation multiculturelle au quartier Saint-Sauveur en y implantant la future Maison Interculturelle de Québec.*

Logement et embourgeoisement du quartier

6- *Que la Ville de Québec s'assure que le passage du tramway sur le boulevard n'entraîne pas un embourgeoisement du quartier Saint-Sauveur en :*
   a. *favorisant la construction de nouveaux logements sociaux en quantité suffisante, c'est-à-dire 55 nouveaux logements sociaux par année*[16]*;*
   b. *« construisant à l'échelle humaine », c'est-à-dire en s'assurant que le gabarit des ensembles résidentiels projetés correspond aux types d'habitation que recherchent les futurs résidants et résidantes du quartier (personnes seules, familles);*
   c. *imposant que tout développement résidentiel le long de l'axe Charest soit soumis à un zonage d'inclusion qui exige 30% de logements sociaux.*

[16] Estimation faite en regard de la demande provinciale du FRAPRU de financer 50 000 logements sociaux par an et basée sur la proportion de ménages du quartier consacrant plus de 50% de leurs revenus pour se loger.

7- *Que le Plan de mobilité durable recommande, plutôt que d'autoriser et d'inviter, l'aménagement ou la transformation de maisons unifamiliales en immeubles intergénérationnels.*

Les aménagements urbains

Que la Ville de Québec et son Service d'urbanisme :

8- *prévoient des aménagements urbains de grande qualité et ce, sans égard aux secteurs ou quartiers visés;*
9- *repensent la rue pour accueillir et protéger, dans l'ordre, les piétons, les cyclistes, les transports collectifs et les voitures;*
10- *soutiennent les initiatives locales visant à aménager des rues piétonnes ou partagées;*
11- *favorisent le démarquage des principales entrées du quartier Saint-Sauveur (intersections Charest Ouest / Langelier, Marie-de-l'Incarnation / Charest Ouest et Marie-de-l'Incarnation / Saint-Vallier Ouest) en tant que pôles de développement et définissent leur rayonnement (résidentiel, institutionnel, commercial, patrimonial), tel que défini dans le Plan directeur de quartier de Saint-Sauveur;*
12- *développent la notion de centre de quartier et utilisent le quartier Saint-Sauveur comme projet pilote à ce niveau.*

Transports actifs

13- *Que le Plan directeur du réseau cyclable, proposé dans sa version finale en juin 2008, soit adopté et mis en action le plus rapidement possible; que la mise en œuvre de ce Plan fasse l'objet d'une constante discussion avec les populations concernées.*

Transports collectifs

14- *Que la question du coût d'utilisation des services de transports collectifs soit envisagée dans une perspective de justice sociale et d'attractivité et que celle-ci fasse l'objet d'une recommandation claire faite au RTC dans le Plan de mobilité durable dans une perspective d'attractivité et d'équité sociale.*
15- *Que, pour améliorer l'offre de transport collectif dans le quartier Saint-Sauveur, la possibilité d'implanter une station de tramway à l'intersection de Charest Ouest et Bayard soit étudiée.*
16- *Qu'un réseau de navettes locales soit mis en place dans le quartier Saint-Sauveur après compilation des besoins de la population.*
17- *Que la construction d'une ligne de tramway sur le boulevard Charest Ouest ne se fasse pas au détriment d'une ligne sur le boulevard René-Lévesque puisque ces deux projets de lignes permettront d'atteindre des objectifs différents mais complémentaires.*

18- Que le Plan de mobilité durable recommande l'ajout, à court terme, d'une ligne Métrobus sur le tracé du futur tramway sur le boulevard Charest Ouest.

Circulation de transit

19- Que la Ville de Québec élabore, avec la population du quartier, un nouveau Plan de circulation dans le quartier Saint-Sauveur qui s'inscrira dans le cadre du Plan de mobilité durable.

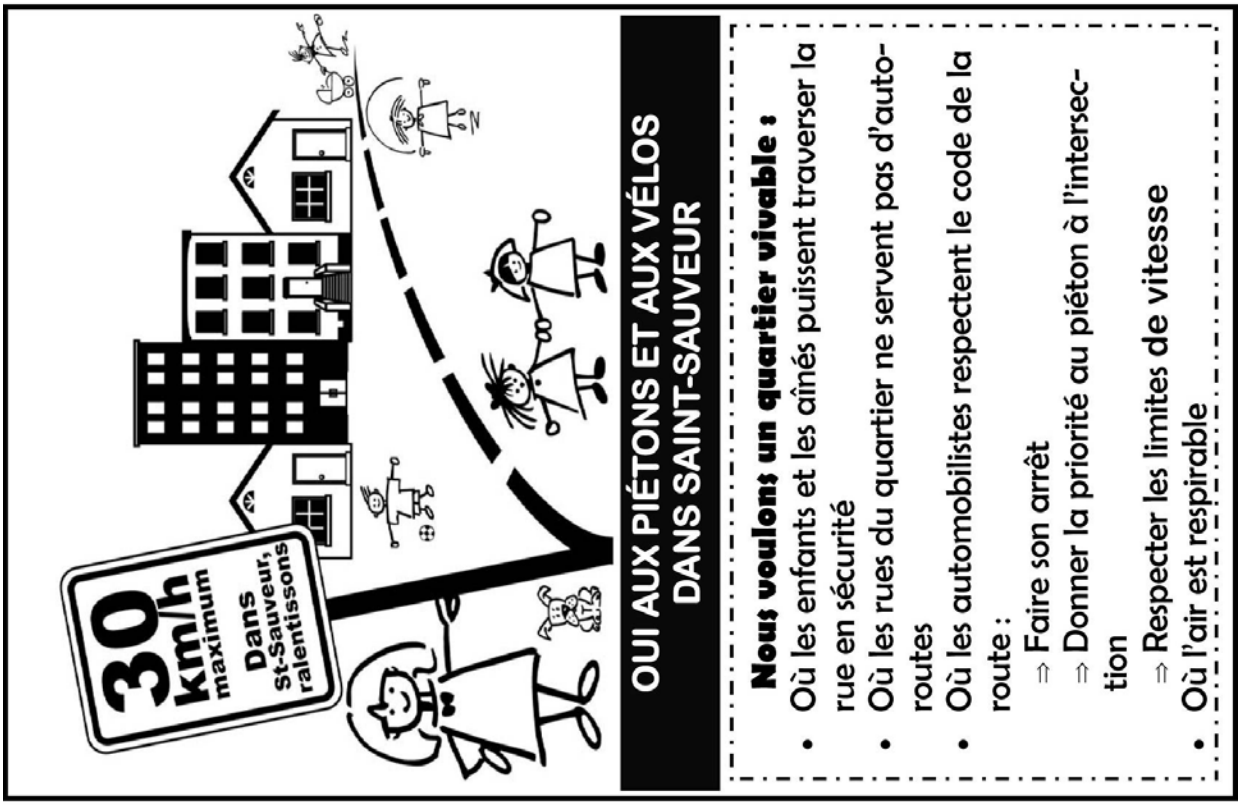
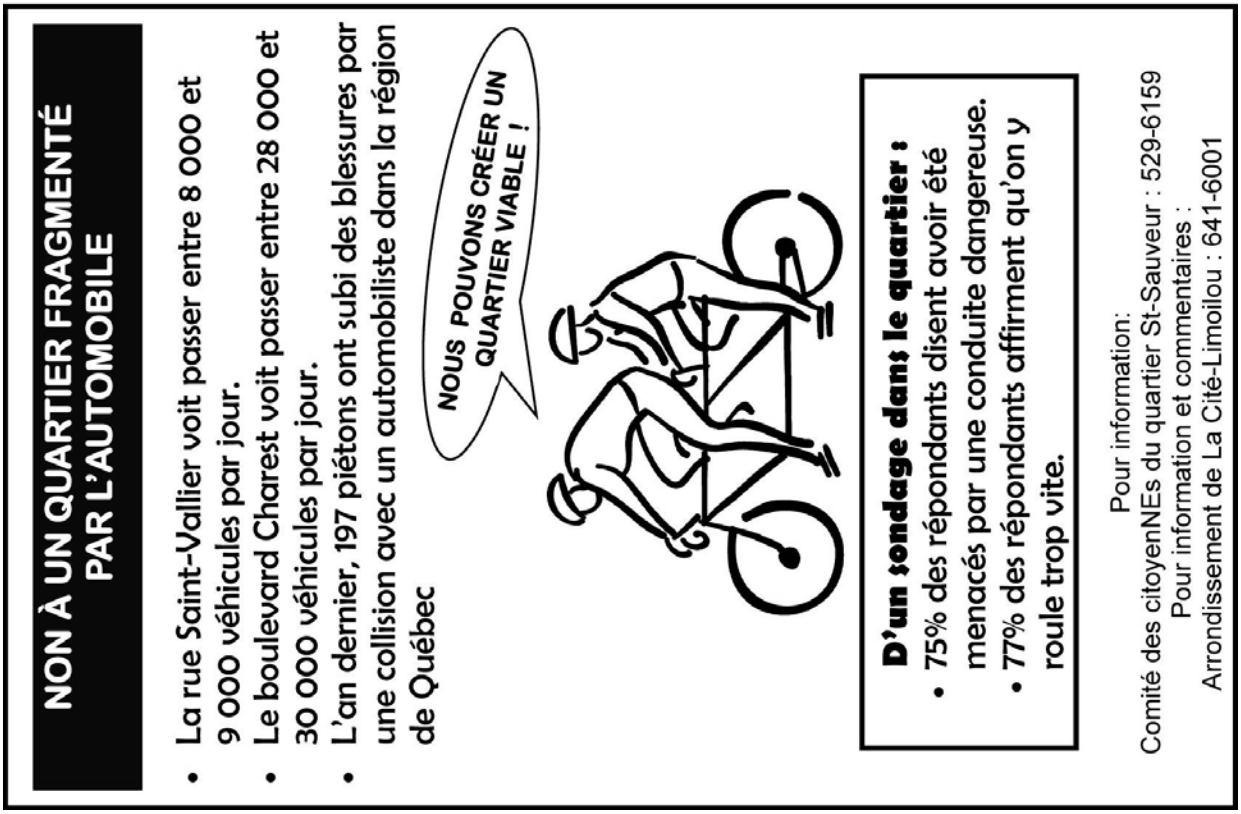
Accessibilité universelle

20- Que tout service de transport collectif soit prévu suivant le principe d'accessibilité universelle.

21- Que tout aménagement ou toute modification apportée à un aménagement urbain existant soit pensé en fonction du principe d'accessibilité universelle.

Transport de marchandises

22- Que le Plan de mobilité durable propose des solutions ayant plus de mordant sur la question du transport des marchandises, principalement dans les quartiers résidentiels.

Annexe 1

Tract réalisé par notre comité de travail sur la circulation pour une récente campagne