Compte-rendu des ateliers de travail citoyens sur l'aménagement des rues du quartier Saint-Sauveur

27 mars 2013 : Centre Edouard-Lavergne
2 avril 2013 : Centre Durocher
19 juin 2013 : Patro Laval

Plan de mobilité *durable* du quartier Saint-Sauveur

Comité des citoyens
et citoyennes
du quartier Saint-Sauveur

CONSEIL
DE QUARTIER
DE SAINT-SAUVEUR

Résumé

Au cours du printemps 2013, l'équipe du Plan de mobilité durable du quartier Saint-Sauveur a réalisé une série d'ateliers de travail citoyen afin de déterminer les principales problématiques liées aux déplacements actifs et collectifs dans le quartier.

La soixantaine de participants à ces ateliers ont ciblé des éléments d'aménagement tenant de plusieurs thématiques : les trottoirs, les traverses piétonnes, la circulation automobile, les transports collectifs, les aménagements cyclables, le verdissement et l'accessibilité universelle. À travers l'exploration cartographique du quartier, les participants et les participantes en sont venus à identifier les lieux particulièrement problématiques du quartier et à pointer les lieux les plus appréciés.

Le portrait qui se dégage de ces ateliers nous permet d'enrichir un diagnostic de quartier par le point de vue de ceux et celles qui y marchent, déambulent et roulent quotidiennement. Ces observations serviront à développer une vision visant un réaménagement durable du quartier Saint-Sauveur.

Table des matières

1 Portrait du quartier : une démarche citoyenne 4
2 Description de l'activité 4
3 Préambule méthodologique 6
4 Les trottoirs 7
5 Les traverses piétonnes 8
6 La circulation automobile 9
7 Le transport collectif 10
8 Les aménagements cyclistes 11
9 Verdissement 11
10 Mobilité universelle 12
11 Lieux problématiques 12
12 Lieux de fréquentations 13
13 Les trois problématiques principales 14
14 Conclusion 15
15 Annexe 16

Remerciements

Nous tenons à remercier tous ceux et celles qui ont participé à l'animation de ces ateliers : Éliane Tottier, Patrick Tremblay, Louis Bernier-Héroux, Paul Mackay, Simon Lallier, Valérie Massé, Geneviève Olivier-d'Avignon, Frédérick Côté, Nicol Tremblay, Éric Martin, Typhaine Leclerc-Sobry et Marie-Joëlle Lemay-Brault. Un grand merci également à tous ceux et celles qui ont participé aux ateliers.

Rédaction

Justin Moisan

Plan de mobilité durable du quartier Saint-Sauveur
Comité des citoyens et citoyennes du quartier Saint-Sauveur
301, rue de Carillon, Québec/418.529.6158
pmdqss@bellnet.ca • www.cccqss.ca • facebook.com/PMDQSaintSauveur

Portrait du quartier : une démarche citoyenne

Lors des consultations sur le Plan de mobilité durable de la ville de Québec (PMD), en 2010, le Comité des citoyens et citoyennes du quartier Saint-Sauveur avait émis certaines réserves quant au processus de réalisation du PMD, notamment en ce qui a trait à l'inclusion des citoyennes et des citoyens dans les décisions. Pour palier à ce manquement, le Plan de mobilité durable de quartier (PMDQ) favorise la parole des gens concernés par les enjeux d'aménagement urbain.

Au cours du printemps 2013, l'équipe du Plan de mobilité durable du quartier Saint-Sauveur a organisé une série de cafés rencontres portant sur l'aménagement des rues du quartier. Les 27 mars, 2 avril et 19 juin, plus de 60 personnes sont venues échanger et partager leurs impressions sur le quartier. D'une durée de trois heures, ces rencontres avaient pour objectif de nourrir un portrait de quartier axé sur les déplacements à partir de l'expérience vécue par les usagers et les usagères.

Nous avons réuni dans ce document une courte description de l'activité en plus du compte rendu thématique des éléments de diagnostic recueillis. Aussi, nous avons regroupé certaines informations au sein d'une carte afin de faciliter la compréhension des enjeux soulevés.

Description de l'activité

Objectif

Les ateliers de travail citoyen consistent en une rencontre dont le but est de rassembler les citoyens et les citoyennes afin d'aborder collectivement les questions

d'aménagements urbains. Dans la démarche du PMDQ, les ateliers visent plus précisément à raffiner le diagnostic de quartier par l'expérience vécu des citoyens et des citoyennes.

Déroulement

L'équipe du PMDQ a organisé trois ateliers dans trois lieux différents afin de d'explorer les situations vécues dans plusieurs secteurs du quartier. Les trois lieux ont été le Centre Édouard-Lavergne, le Centre Durocher et le Patro Laval. Nous avons tenté d'organiser une rencontre dans le secteur Saint-Malo, mais n'avons pu trouver un lieu assurant l'accès aux personnes à mobilité réduite. Le secteur Notre-Dame-de-Pitié n'a également pas été visité. Toutefois, plusieurs personnes de ces différents secteurs du quartier se sont tout de même présentées aux ateliers.

Les participants et les participantes étaient invités une heure à l'avance afin de partager un repas gratuit et de faire connaissance. En moyenne, c'est la moitié des gens qui ont partagé le souper. Ensuite, une petite présentation du projet de Plan de mobilité durable de quartier informait du contexte de l'atelier. Les gens étaient ensuite divisés en équipe de 4 à 6 personnes. Le travail consistait à pointer sur des cartes individuelles les éléments de problématiques ainsi que les coups de cœur du quartier. Puis, les cartes individuelles étaient misent en commun afin de dresser un portrait d'équipe sur une carte plus grande. Enfin, chacune des équipes présentait ses résultats afin de colliger toutes les informations sur une seule et grande carte.

Rayonnement médiatique

Le plan de communication réalisé pour ces ateliers nous a permis de récolter une grande présence dans de nombreux médias. L'annonce des ateliers a été diffusée sur différents sites d'événements tels que *Quoi faire à Québec?*, *MonSaintSauveur.com*, *Québec Urbain*, en plus des journaux communautaires *Le Carillon* et *Droit de Parole*. Suite aux ateliers, nous avons également bénéficié d'une belle couverture médiatique, avec notamment un article/compte-rendu sur le blogue *MonSainSauvaur.com* ainsi qu'un article dans le journal Le Carrefour de Québec.

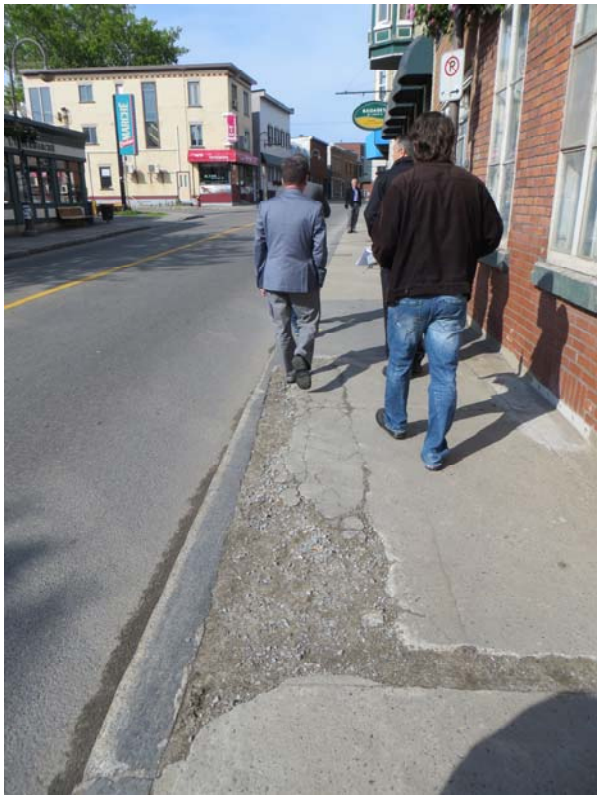
Préambule méthodologique

Les résultats présentés dans ce document rassemblent les principales problématiques soulevées par les participantes et les participants. Afin de simplifier la cartographie et fournir un portrait des éléments les plus consensuels, nous avons sélectionné les éléments ayant reçu trois occurrences et plus. Les éléments sont présentés tout d'abord de manière thématique, afin de fournir une vue d'ensemble des problématiques générales de l'aménagement des rues du quartier. Les deux dernières sections présentent ensuite les lieux les plus souvent évoqués, soit en terme de succès ou en terme de déficience. Enfin, nous exposons les priorités d'intervention et de consolidation qui émergent du portrait.

Les trottoirs

Voies essentielles de la mobilité piétonne, les trottoirs jouent un rôle essentiel pour favoriser les déplacements actifs. Leur entretien et leur état contribuent à l'achalandage des lieux ainsi qu'à la sécurité.

Parmi les éléments qui ont le plus souvent été relevés dans les ateliers, nous retrouvons les problèmes reliés aux trottoirs. En voici la liste :



- les poteaux qui obstruent les trottoirs;
- les trottoirs brisés;
- les trottoirs croches et trop haut pour les marchettes;
- les bateaux pavés mal aménagés ou absent;
- le manque de trottoir sur Charest dans le secteur industriel;
- la propreté des rues et des trottoirs;
- le manque d'éclairage dans les rues;
- les trottoirs trop étroits.

Les traverses piétonnes

Les traverses piétonnes remplissent un rôle fondamental pour la sécurité des usagers et des usagères. Leur bon aménagement favorise les déplacements actifs et bonifie l'expérience de marche.

Les problématiques reliées à la traversée des rues ont été très souvent nommées. Voici les aspects qui sont ressortis :

- la traversée du coin Langelier/Saint-Vallier Ouest/Charest est difficile;
- en général, les traverses piétonnes sur Saint-Vallier Ouest sont mal aménagées et souvent absente. À l'ensemble du quartier, il y a très peu d'aménagement sécuritaire pour traverser les rues;

- les feux piétons sont trop court;
- difficulté de traverser à plusieurs endroits sur le boulevard Charest (près de Saint-Sacrement, Marie de l'incarnation);
- difficulté de traverser à plusieurs endroits sur la rue de l'Aqueduc, particulièrement au coin Arago;
- difficulté de traverser sur Saint-Vallier Ouest, en particulier aux intersections des rues Montmagny, Durocher et Sainte-Catherine;
- intersections trop larges à traverser et mal aménagées pour une traversée sécuritaire et utilitaire.

La circulation automobile

Omniprésente dans l'environnement urbain, la voiture est depuis longtemps au centre des planifications urbanistiques. Or, de nombreuses problématiques liées aux déplacements et à la qualité de vie lui sont redevables.

Plusieurs problématiques reliées précisément à l'automobile ont été également soulevées :

- la vitesse des voitures un peu partout dans le quartier;
- la circulation en sens inverse;
- le non-respect de la signalisation;
- le manque de visibilité au coin des rues (respect des 5 mètres de dégagement sans stationnement);
- Utilisation du raccourci de la rue de Mazenod pour prendre des Oblats en provenance de Saint-Vallier Ouest, afin d'éviter le feu de circulation;
- l'intersection des rues Sainte-Catherine et Saint-Vallier Ouest est dangereuse pour les piétons en raison de l'affluence des voitures venant de l'autoroute Laurentienne;
- la circulation de transit un peu partout dans le quartier;
- les panneaux d'arrêt à un seul coin de rue (ex. : coin Mazenod et Hermine);
- la rue Bigaouettte est trop occupée par les voitures : possibilité de stationner sur les deux côtés et à double sens;
- la mauvaise signalisation dans le parc industriel;
- trop de voitures;
- trop d'espace et d'importance donnée à la voiture.

Le transport collectif

Le transport collectif exerce un rôle primordial dans les villes en offrant une mobilité quasi-universelle, sans distinction de classe sociale et d'âge, et facilite la mobilité des travailleurEs et des étudiantEs.

Le transport en commun a également été abordé par les participants et les participantes. Voici les problématiques soulevées :

- manque de trajet d'autobus à l'intérieur du quartier et entre les quartiers centraux;
- système déficient (ex. : les retards fréquents);
- plusieurs arrêts d'autobus sont peu accueillants ou mal placés (coin des rues Anna et Charest ou coin Marie de l'Incarnation et Charest);
- autobus qui monte sur le trottoir au coin des rues Marie-de-l'Incarnation et Saint-Vallier Ouest (parcours 1).

Les aménagements cyclistes

Avec la marche, le vélo représente un des moyens de déplacement actif les plus utilisés par les gens du quartier. Toutefois, les aménagements doivent être adéquats pour assurer des déplacements sécuritaires.

Certaines problématiques associées au vélo ont également été nommé :

- manque de pistes cyclables et d'aménagements cyclables;
- problématique visibilité à vélo sur la rue St-Germain;
- l'intersection des rues Arago et Montmagny est dangereuse pour les vélos;
- tracé cyclable actuel inadapté (largeur, indication, fluidité, etc.);
- les cyclistes qui ne respectent pas la signalisation.

Verdissement

La lutte aux îlots de chaleur fait partie des grands enjeux sur lesquels les villes doivent agir. Parmi les solutions, on retrouve l'augmentation de la canopée, c'est-à-dire l'augmentation du couvert végétal.

De nombreuses personnes ont relevé le manque de verdure et d'aménagements végétaux dans l'ensemble du quartier (arbre, plante, parc, etc.)

Accessibilité universelle

« L'accessibilité universelle est le caractère d'un produit, procédé, service, information ou environnement qui, dans un but d'équité et dans une approche inclusive, permet à toute personne de réaliser des activités de façon autonome et d'obtenir des résultats équivalents. »[1]

Le principe d'accessibilité universelle semble avoir attiré l'attention de plusieurs personnes. En ce sens, certaines problématiques ont été relevées comme des obstacles :

- manque de déneigement dans les parcs;
- bateaux pavés mal aménagés ou en mauvais états;
- entrée des commerces inaccessible;
- trottoirs trop étroit;
- trottoirs encombrés (poteau, borne fontaine, marche de résidences, déchets, etc.).

Lieux problématiques

À la lumière des discussions, certaines artères sont ressorties comme particulièrement dangereuses pour de multiples raisons. Tout d'abord, le boulevard Charest. Bien que le réaménagement du boulevard ait grandement amélioré la sécurité de la traversée en de nombreux points, particulièrement entre Marie-de-l'Incarnation et Saint-Vallier Ouest, plusieurs lieux ont été ciblés comme étant

[1] Cette définition de l'accessibilité universelle a été développée en 2011 par le Groupe DÉFI Accessibilité (GDA) dans le rapport de recherche pour les milieux associatifs de Montréal, Accessibilité universelle et designs contributifs (version 5.3), par les chercheurs LANGEVIN, ROCQUE, CHALGHOUMI et GHORAYEB de l'Université de Montréal.

problématiques, notamment le coin Charest/Langelier/Saint-Valier Ouest, le coin Charest et Saint-Vallier Ouest, le coin Marie-de-l'Incarnation et Charest ainsi que le secteur industriel jusqu'à Saint-Sacrement. Les traversées sont souvent périlleuses ou nécessitent un temps d'attente exorbitant et les voitures passent souvent sur les lumières rouges.

Par ailleurs, la rue Saint-Vallier Ouest est apparue problématique dans son ensemble. Le manque d'aménagement de traverses piétonnes, la circulation de transit et le manque de visibilité sont des exemples de problèmes soulevés. Notons en ce sens certaines intersection particulièrement dangereuses : Montmagny/Saint-Vallier Ouest, Durocher/Renaud/Saint-Vallier Ouest, Charest/Saint-Vallier Ouest ou encore Sainte-Catherine/Saint-Vallier Ouest.

La rue de l'Aqueduc a également été très ciblés. Presque tous les coins de rue sont ressortis comme problématiques. Le coin Arago a particulièrement été relevé. En outre, la rue Arago a également été cité à de nombreuses reprises, en plus de l’intersection avec la rue de l’Aqueduc, le coin avec la rue Langelier à été souvent évoqué.

Du côté du secteur Notre-Dame-de-Pitié, la section près du cimetière est particulièrement redoutée des piétons et des piétonnes qui fréquentent le coin. Notons par ailleurs que la faible représentation des citoyens et des citoyennes de ce secteur du quartier, lors de nos ateliers, n’a pas permis de définir des problématiques communes. Peu de celles qui ont été nommées ont obtenu plus d’une occurrence.

Lieux de fréquentation

Enfin, l'activité avait également pour but de relever les lieux de fréquentation et les lieux appréciés. Les quelques parcs que l'on retrouve sur le territoire ont été les plus évoqués, particulièrement le Parc linéaire de la rivière Saint-Charles. Notons par ailleurs l'intérêt pour le parc Victoria, le parc Durocher, le parc Dollard, le parc du pont Scott ou encore le parc Lionel-Bertrand. La falaise ainsi que l’escalier de l’ancienne Côte Sauvageau sont également bien fréquentés. Les centres

communautaires ont aussi été relevés comme des lieux de fréquentation : le centre Monseigneur-Bouffard, le centre Durocher, le Patro Laval et le centre Édouard-Lavergne. D'autres lieux d'intérêts sont les nombreux commerces du quartier dont le Métro au coin de Charest et Marie-de-l'Incarnation. Notons enfin que le jardin Tournesol a été souvent évoqué.

Les problématiques principales

L'un des objectifs des ateliers était de cibler les problématiques sur lesquelles l'ensemble des participants et des participantes étaient en accord. En cumulant les éléments recueillis dans l'ensemble des ateliers, nous en avons établi cinq principales.

Il y a tout d'abord la mauvaise desserte du transport en commun. Il manque notamment de lien Est/Ouest ainsi qu'un parcours d'autobus circulant à l'intérieur du quartier. L'idée d'une tarification à différent palier (selon les revenus ou selon la distance à parcourir) a également été soulignée.

Ensuite, les participants et les participantes ont souligné le manque d'infrastructures cyclistes. Que ce soit les pistes cyclables, les corridors cyclables ou les chaussées partagées, les aménagements favorisant une pratique sécuritaire du vélo sont grandement déficients ou manquants.

L'état des trottoirs, ainsi que leur aménagement et leur entretien, font également l'objet de sérieuses critiques. On observe régulièrement des obstacles tels que des trous, des poteaux, des bornes fontaines, des marches de résidence, des bateaux pavés trop haut qui sont particulièrement nuisibles pour les personnes à mobilité réduite.

Pour les participants et les participantes, la circulation de transit constitue également un réel problème et ce, dans de nombreux secteurs du quartier. Plusieurs automobiles qui ne font que traverser le quartier utilisent les rues résidentielles pour éviter les grandes artères. De nombreuses rues accueillent alors un plus grand nombre de véhicules qu'elles ne sont supposées recevoir, ce qui augmente les risques d'accident avec les résidents et les résidentes de ces rues. Le trafic de transit

porte ainsi atteinte à la sécurité et affecte la tranquillité des résidents et des résidentes.

Enfin, l'aménagement des intersections constitue un problème récurent du quartier. La largeur des rues, le manque de temps pour les traverses, le manque d'aménagements sécuritaires tels que les traverses pavés ou les avancées de trottoirs, sont autant de problèmes relevés par les citoyens et les citoyennes.

Conclusion

Voici donc résumé les principales préoccupations des citoyens et des citoyennes du quartier Saint-Sauveur soulevées lors des ateliers participatifs tenus au printemps dernier. Plusieurs obstacles aux transports actifs et collectifs ont été observés dans le quartier, que ce soit pour la marche, le vélo ou l'autobus. Bien que les coups de cœur aient pointés de nombreux lieux et aménagements attractifs, fort est de constater que, de manière générale, l'ensemble du quartier mérite de nouveaux aménagements pour encourager les déplacements actifs et collectifs. En outre, plusieurs endroits particulièrement problématiques constituent des priorités de réaménagement puisqu'ils cumulent souvent plusieurs éléments de préoccupation.

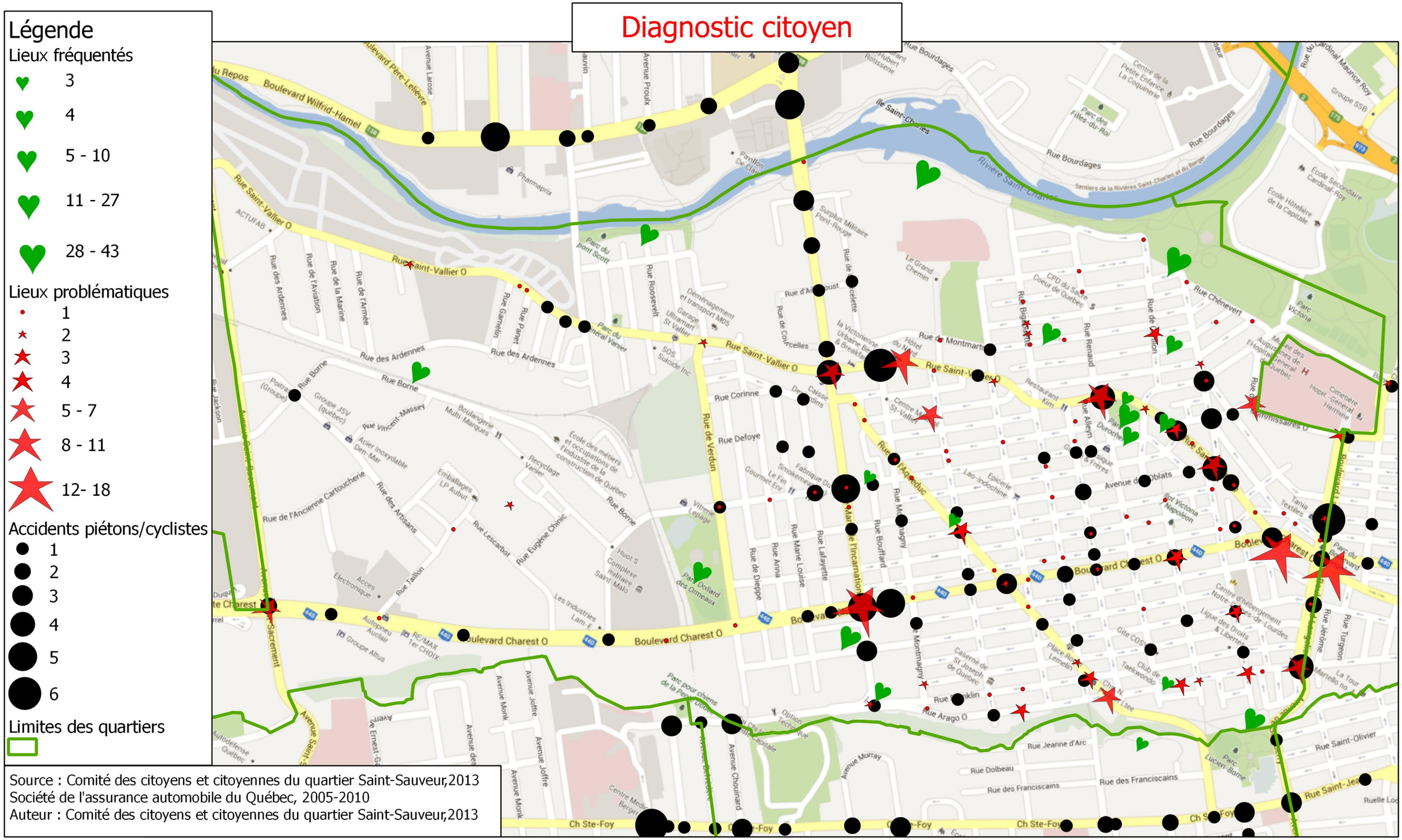
Le portrait de l'aménagement urbain de Saint-Sauveur qui émerge de ces ateliers citoyens vient ainsi nourrir un diagnostic du quartier où se rejoignent les données de perception et les données scientifiques. C'est sur la base de ce diagnostic que l'équipe du plan de mobilité durable du quartier Saint-Sauveur travaille maintenant à proposer une vision du quartier intégrant les préoccupations des citoyens et des citoyennes.

Annexe

Une trentaine de personnes étaient réunis au centre Durocher, le 2 avril 2013.

Les résultats étaient présentés sur des cartes récapitulant les principales problématiques soulevées. Le tout était mis en commun afin de réaliser un portrait global sur une grande carte.

Diagnostic citoyen


Légende
Lieux fréquentés
3
4
5 - 10
11 - 27
28 - 43
Lieux problématiques
1
2
3
4
5 - 7
8 - 11
12- 18
Accidents piétons/cyclistes
1
2
3
4
5
6
Limites des quartiers
Source : Comité des citoyens et citoyennes du quartier Saint-Sauveur,2013
Société de l'assurance automobile du Québec, 2005-2010
Auteur : Comité des citoyens et citoyennes du quartier Saint-Sauveur,2013
Boulevard Wilfrid-Hamel
Rue Saint-Vallier O
Boulevard Charest O
Rue de Montmagny
Rue Chênevert
Rue Bourdages
Rue de Verdun
Rue Corinne
Rue Defoye
Rue des Ardennes
Rue Borne
Rue de l'Ancienne Cartoucherie
Rue des Artisans
Rue Lescarbot
Rue Eugène Chimic
Rue Taillon
Rue Arago O
Rue Jeanne d'Arc
Rue Dolbeau
Rue des Franciscains
Rue Saint-Olivier
Ch Ste-Foy
Avenue Joffre
Avenue Monk
Avenue Choinard
Avenue Murray
Rue Saint-Jean
Rue Jerome
Rue Turgeon
Rue Lafayette
Rue Marie Louise
Rue Anna
Rue de Dieppe
Rue Bouffard
Rue Mailhot
Rue de l'Aqueduc
Rue de l'Incarnation
Rue Saint-Ignace
Rue Bigaouette
Rue Renaud
Rue de Lorion
Rue de Courcelles
Rue de Colette
Rue d'Auteuil
Rue Roosevelt
Rue Ouellet
Rue Guénette
Rue de l'Aviation
Rue de la Marine
Rue de l'Armée
Rue des Ardennes
Rue Vincent-Massey
Rue de l'Ancienne Cartoucherie
Avenue Proulx
Avenue Larose
Avenue Sacrement
Avenue Saint-Sauveur
Avenue Ernest-Gagnon
Avenue Saint-Jean-Baptiste
Avenue Chauveau
Avenue Dubuc
Avenue Dobiats
Avenue Victoria
Avenue Napoléon
Avenue Murray
Avenue Joffre
Avenue Monk
Avenue Choinard
Rue Saint-Ignace
Rue Bigaouette
Rue Renaud
Rue de Lorion
Rue Chênevert
Rue Bourdages
Rue Saint-Vallier O
Rue Saint-Jean
Rue Jerome
Rue Turgeon
Rue Saint-Olivier
Rue Arago O
Rue Jeanne d'Arc
Rue Dolbeau
Rue des Franciscains