



Insertion du tramway dans le secteur du Collège Saint-Charles-Garnier

Atelier d'échanges en ligne
21 avril 2022



Compte-rendu

TABLE DES MATIÈRES

1. OBJECTIFS ET DÉMARCHE DE PARTICIPATION	3
1.1 <i>Déroulement de l'atelier</i>	3
2. FAITS SAILLANTS	5
3. SYNTHÈSE DES DISCUSSIONS EN ATELIER 21 AVRIL 2022	6
<i>Exercice de priorisation :</i>	6
3.1 <i>Groupe 1 (animation Hélène Rioux, porte-parole Mme Lyne Lalancette).....</i>	7
3.2 <i>Groupe 2 (animation Jean-Sébastien Maton, porte-parole Myriam Hudon).....</i>	7
3.3 <i>Groupe 3 (animation Émilie Bégin, porte-parole Marc Fafard)</i>	8
3.4 <i>Groupe 4 (animation Daniel Leclerc, porte-parole Johanne Elsener).....</i>	9
3.5 <i>Groupe 5 (animation Nathalie Cloutier, aucun porte-parole).....</i>	10
3.6 <i>Groupe 6 (animation Priscilla Lafond, porte-parole Maxime Turgeon)</i>	10
3.7 <i>Groupe 7 (animation Anne Pelletier, porte-parole Michelle Cumming).....</i>	11
3.8 <i>Groupe 8 (animation Mohamed Ali Hélioui, aucun porte-parole)</i>	13
3.9 <i>Groupe 9 (animation Françoise Bellemare, porte-parole Sébastien Caisse)</i>	14
3.10 <i>En résumé, les scénarios privilégiés selon les 8 groupes de l'atelier en virtuel :</i>	15
4. PROFIL DES PARTICIPANTS.....	16
4.1 <i>Lieu de résidence.....</i>	16
4.2 <i>Raison de fréquentation.....</i>	16
4.3 <i>Utilisateurs du transport en commun</i>	17

1. OBJECTIFS ET DÉMARCHE DE PARTICIPATION

DATE DE LA SÉANCE : Jeudi 21 avril 2022, 19 h

ENDROIT : en visioconférence

NOMBRE DE PERSONNES PRÉSENTES : 210

Secteur du Collège Saint-Charles-Garnier |
Déroulement de la présentation

VILLE DE QUÉBEC l'accent d'Amérique

Benoit Carrier

1. Mise en contexte
Présentation des enjeux spécifiques au secteur
2. Scénarios de consultation
Explication des trois scénarios soumis à la consultation et des défis et opportunités spécifiques à chacun
3. Scénarios écartés
Présentation des quatre scénarios écartés
4. Prochaines étapes

1.1 Déroulement de l'atelier

- Mot de bienvenue de Madame Maude Mercier Larouche
- Mise en contexte et présentation
- Discussion en atelier
- Plénière
- Mot de la fin

Les participants ont été invités tout d'abord à se positionner sur les besoins qu'ils jugent prioritaires en répondant à un court sondage en ligne. Voici les besoins à prioriser :

- Protection des arbres
- Fiabilité et efficacité du service de tramway
- Accessibilité au transport en commun
- Maintien de la capacité routière
- Cheminement piéton sécuritaire

Scénario 1 Insertion actuelle Vue projetée de l'intersection Joffre An 1		Scénario 2 Retrait de la station Collège Saint-Charles-Garnier Vue projetée de l'intersection Joffre		Scénario 3 Retrait des voies de circulation Vue projetée de l'intersection Joffre	
<ul style="list-style-type: none"> Plateforme du tramway au centre de la chaussée Station avec quais latéraux Une voie de circulation automobile par direction 		<ul style="list-style-type: none"> Plateforme du tramway au centre de la chaussée Une voie de circulation automobile par direction Station à proximité : Robitaille et Belleville 		<ul style="list-style-type: none"> Plateforme du tramway au centre de la chaussée Station avec quais latéraux Autre voie de circulation automobile sur un court tronçon 	
Scénario 1 Insertion actuelle		Scénario 2 Retrait de la station Collège Saint-Charles-Garnier		Scénario 3 Retrait des voies de circulation	
Avantages	Inconvénients	Avantages	Inconvénients	Avantages	Inconvénients

Pour la discussion en ateliers, les participants ont été répartis en sous-groupes de 8 à 12 personnes et dirigés dans des salles virtuelles où un animateur les a pris en charge. Chaque groupe a été invité à désigner un représentant chargé de faire un résumé des discussions en plénière.

Ils ont été invités à discuter des avantages et des inconvénients de chacun des 3 scénarios proposés et de noter les principaux éléments pour la plénière. Des ressources de la Ville étaient disponibles pour répondre aux interrogations plus techniques.



2. FAITS SAILLANTS



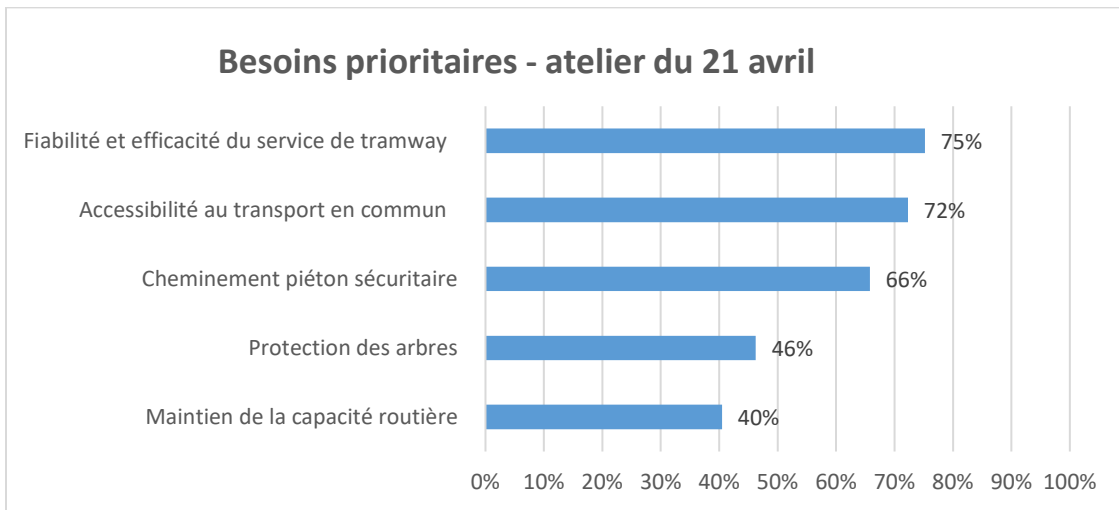
- Préférence générale pour le **scénario 1** qui semble comporter le moins d'inconvénients pour les participants malgré la coupe d'arbres. Il permet les déplacements locaux et le transit est-ouest. Pour eux, le niveau de sécurité du scénario no. 1 est tout de même préoccupant et son concept de voie partagée nécessiterait davantage d'explications.
C'est également le scénario préféré de la majorité des participants à l'atelier en personne et par 40% des répondants au questionnaire en ligne.
Le **scénario 3** plait pour son aspect visuel et pour certains participants, c'est celui qui fait « rêver » et fait « penser à l'Europe ». Cependant, le trafic de transit dans les rues avoisinantes dérange. Il y a également une préoccupation au niveau de la sécurité, surtout dans un secteur où plusieurs écoliers y circulent.
- Le **scénario 2** est rejeté d'emblée par la majorité des participants. Le scénario 2 est rejeté notamment à cause de la baisse de service pour les citoyens à mobilité réduite qui serait désavantagés par la diminution des points d'accès.
- Les principaux éléments discutés sont :
 - **Les arbres**
 - **La sécurité**
 - **La circulation de transit**

3. SYNTHÈSE DES DISCUSSIONS EN ATELIER 21 AVRIL 2022

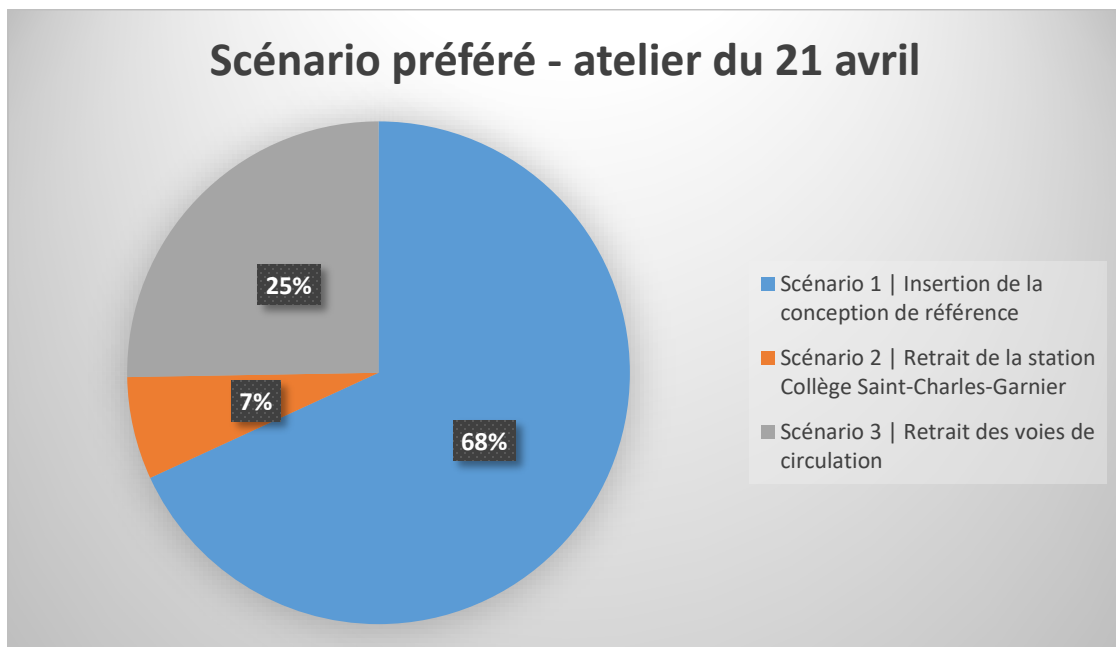
Exercice de priorisation :

Voici les trois besoins prioritaires identifiés par les participants avant le début des ateliers de discussions :

- Système de tramway fiable et efficace à **75 %**
- Accessibilité au transport en commun à **72 %**
- Cheminement piéton sécuritaire à **66 %**



C'est le *scénario no. 1* qui a été privilégié par **68 %** des participants.



3.1 Groupe 1 (animation Hélène Rioux, porte-parole Mme Lyne Lalancette)

- **Scénario 1** (scénario préféré)
 - Beaucoup d'avantages, surtout pour les déplacements locaux et le transit est-ouest.
 - Permet l'accès aux travailleurs et aux résidents.
 - Permet aussi de prendre la voiture pour d'autres types de besoins comme faire les courses, etc.
 - Le groupe a posé des questions au niveau des arbres et ils ont été rassurés. La Ville était proactive pour planifier la plantation d'arbres sans attendre le début des travaux.

- **Scénario 3**
 - Un seul participant y tenait mais l'aspect visuel plaisait tout de même à la majorité des participants.
 - Détourner le trafic dans les rues avoisinantes serait dérangeant et le niveau de sécurité en serait réduit, surtout avec les nombreuses écoles autour du secteur.

- **Scénario 2**
 - Aucun participant n'a favorisé ce scénario. Selon eux, il occasionne une baisse de service.

- **Quelques suggestions d'amélioration**
 - Pour le scénario no. 1, mettre le quai au centre pour les deux voies de tramway permettrait de faire des travaux sur une surface moins large et une seule voie du tramway avec un aiguillage optimisé.
 - Il a été suggéré de fusionner les stations Holland et Saint-Charles-Garnier pour faire une station près de la rue Ernest-Gagnon.
 - Revoir l'empiètement sur les propriétés privées pour que ce soit moins intrusif.

3.2 Groupe 2 (animation Jean-Sébastien Maton, porte-parole Myriam Hudon)

- **Scénario 3** (scénario préféré)
 - Le scénario le plus apprécié, le scénario « chou chou » celui qui fait rêver et qui fait penser à l'Europe.
 - Il y a certaines préoccupations concernant le trafic de transit.
 - Le groupe est confiant que le tramway sera utilisé.

- **Scénario 1**
 - Correct mais pas le plus satisfaisant pour le groupe.
 - Il serait important de bonifier le paysagement et la bibliothèque.
 - Avoir de la patience pour les arbres.

- **Scénario 2**
 - Aucun point gagnant, ne passe pas auprès du groupe.

- **Quelques suggestions d'amélioration**

- De jeunes arbres du côté de la rive de l'école Oraliste seraient de bons candidats pour être transplantés ailleurs.

- **Quelques interrogations**

- Le groupe s'interroge au sujet du nombre d'arbres coupés par année sur le territoire de la ville de Québec versus le nombre d'arbres coupés pour le tramway, sans y inclure les arbres abattus pour développer les nouveaux quartiers en périphérie.

3.3 Groupe 3 (animation Émilie Bégin, porte-parole Marc Fafard)

- **Scénario 1** (scénario préféré)

- Maintien d'une certaine fluidité.
- Peu de connexion routière dans le secteur.
- Lien qui demeure important et lien vers les écoles primaires et travail.
- Disparition de 35 arbres.
- Les membres du groupe invitent la Ville à retravailler le scénario 1.

- **Scénario 3**

- Le groupe est aussi sensible par rapport au scénario no.3.
- Le scénario ressemble à d'autres Villes où la qualité de vie est importante dont les Villes où elles sont piétonisées au centre. Ils se questionnent cependant à savoir si c'est le meilleur endroit pour le faire.
- La moitié des arbres disparaît aussi.
- S'inscrit dans une vision plus écologique.
- Devrait être appliquée sur toute la longueur pour faire un axe transport en commun et transport actif.
- Crainte liée au transit dans les rues locales.
- Ne protège pas tous les arbres.

- **Scénario 2**

- Le scénario est rejeté d'emblée de façon consensuelle et les membres du groupe souhaitent que la Ville ne pousse pas davantage le développement du scénario no. 2.
- Perte d'accessibilité au transport en commun.
- Importance d'augmenter le nombre d'utilisateurs et l'efficacité.
- À exclure dans le cadre d'un projet structurant.
- Importance de la proximité des stations car sinon perte de services.

3.4 Groupe 4 (animation Daniel Leclerc, porte-parole Johanne Elsener)

- **Sentiment général des participants du groupe :**
 - Le groupe désire avoir un endroit plus étroit, plus fonctionnel, plus convivial, plus sécuritaire et plus sain. Il voudrait y voir une insertion plus étroite pour ne pas être obligé de faire des choix déchirants entre les arbres d'un côté et une station à la hauteur de Saint-Charles-Garnier.
 - Il y a possibilité de réduire des largeurs d'infrastructures par exemple : largeur des voies automobiles à 3 mètres de large seulement, au lieu de 3.7 mètres ou 4 mètres. La largeur de la plateforme du tramway qui est présentée à 6 mètres pourrait être diminuée en largeur. La largeur des trottoirs et des stations pourrait être diminuée. Les abris pourraient être enlevés s'il le faut.

- **Scénario 1 (scénario préféré)**
 - Ce scénario est préféré, mais il faudrait sauver les arbres. Les arbres améliorent le confort des usagers.
 - Près de la moitié des participants n'a pas pris la parole.
 - Suggestions pour réduire l'espace des infrastructures afin de sauver les arbres :
 - Distance entre les arbres de 21 m entre les rues? Si on enlève les trottoirs de l'autre côté des arbres.
 - Diminuer la largeur des voies automobiles pour gagner de l'espace pour les arbres, même chose pour la plateforme.
 - Stations côte à côte au lieu de face à face.
 - Ou éliminer des éléments de la station pour prendre moins d'espace.
 - Faire le trottoir derrière les arbres existants.
 - Une voie de circulation par direction semble gérable avec les piétons sur un trottoir.

- **Scénario 2**
 - Avis divisés, mais la majorité considère la station importante.
 - Une citoyenne ouverte au scénario 2 : Quel serait l'impact de retirer cette station sur l'utilisation du transport en commun. Est-ce tant de perte d'utilisateurs? L'impact sur toute la circulation automobile en Haute Ville sera plus grand que l'impact de quelques usagers de cette station.
 - Pas besoin d'arrêt, les enfants sont en autobus scolaires. Réplique : Métrobus aussi pour des élèves de Saint-Charles-Garnier.
 - Discussion sur l'emplacement des stations voisines, notamment le besoin d'une station près de l'avenue Gérard-Morisset.
 - Si le scénario 2 est retenu, pas besoin de refuge sur cette traverse si on peut sauver ces quelques arbres.
 - Les arbres améliorent le confort des usagers.

- **Scénario 3**

- Pas retenu, demande de retravailler le scénario 1.
- Pas besoin de refuge sur cette traverse à l'avis de certaines personnes si on peut sauver ces quelques arbres.
- Doute que les gens vont prendre les chemins proposés, ça risque d'être le « free for all » sur toutes les rues résidentielles. Comment structurer les détours.
- Beaucoup d'écoles et de parents, donc beaucoup de déplacements le matin et en après-midi vont coincer les petites rues.
- Perte d'alternatives pour les voitures, en cas d'accident, trafic, chantier.
- Comment se rendre aux institutions enclavées? Il faudra négocier des accès.

3.5 Groupe 5 (animation Nathalie Cloutier, aucun porte-parole)

- **Scénario 1** (scénario préféré)

- Une majorité appuie le scénario 1.
- Bel équilibre.
- La traverse sécuritaire du scénario 1 est appréciée cependant, le groupe propose d'ajouter des mesures d'apaisement pour les vitesses automobiles afin d'augmenter l'adhésion au scénario 1.

- **Scénario 2**

- Le scénario 2 est privilégié par un participant parce qu'il aurait le moins d'impact sur les arbres.

- **Scénario 3**

- Difficilement envisageable.
- Selon le groupe, les voies automobiles sont trop importantes. Le scénario 3 fait rêver mais il ne répond pas aux besoins.

3.6 Groupe 6 (animation Priscilla Lafond, porte-parole Maxime Turgeon)

- **Scénario 3** (scénario préféré)

- Si le scénario 2 n'est pas retenu, le scénario préféré est le 3. Par contre, les participants se questionnent quant à son acceptabilité sociale. Il est déchirant de devoir choisir entre un meilleur accès au niveau du transport et la sauvegarde de l'environnement mais ce choix contribuerait à créer un milieu de vie sécuritaire.
- Pour un participant cycliste, qui n'a pas de voiture, c'est le meilleur scénario. Selon lui il faudrait encourager la mobilité active et mettre de l'avant d'autres modes de déplacements. Une mise en garde a été soulevée concernant l'accès automobile qui doit être conservé pour certaines destinations. La circulation de transit est préoccupante aussi pour d'autres participants.
- Il y a eu un questionnement à savoir si la Ville a analysé le phénomène d'évaporation (phénomène observé lorsqu'on retire et qu'on remet une voie

en place après un certain temps. Les gens ne reprennent pas leurs habitudes).

- Un participant est d'avis que ce ne serait quand même pas si pire que ce choix soit appliqué sur une partie du tracé. Il y a moyen selon lui d'utiliser sans problème une rue parallèle.
- Les arbres sont aussi importants, ils nous permettent entre autres de nous abriter et de nous protéger de la chaleur.

- **Scénario 1**

- Scénario équilibré et privilégié malgré la coupe d'arbres. L'endroit de la station devrait être maintenu pour des raisons d'accessibilité et de sécurité.
- Discussion concernant l'abattage des arbres, des espèces qui seront replantées, de l'évolution de la croissance de ces arbres et de leur entretien. Les participants sont curieux de connaître le point de vue du Diocèse concernant la coupe des arbres.
- « On devrait privilégier la conservation des arbres. Ce sont de magnifiques arbres centenaires qui ont encore une espérance de vie considérable »
- Plusieurs affirment avoir choisi ce milieu de vie parce qu'il y avait un bon service en transport en commun. Selon eux, ce n'est pas toujours aux piétons d'avoir à faire des détours.
- M. Benoît Carrier explique pourquoi l'option d'aménagement de trottoirs de l'autre côté de l'allée des arbres n'a pas été retenue pour aucun des scénarios.

- **Scénario 2**

- Selon les participants il s'agit du pire scénario.
- La distance de marche serait augmentée démesurément, il serait contre-productif d'enlever des points d'accès. Selon eux, il y a beaucoup de citoyens à desservir dans ce secteur. Il faut tenir compte qu'il y a des citoyens à mobilité réduite, des personnes âgées qui seraient désavantagées. De plus, le climat et les intempéries doivent être pris en compte.
- Le nombre d'arbres sauvés ne compenserait pas les désavantages qui seraient occasionnés en retirant la station.

3.7 Groupe 7 (animation Anne Pelletier, porte-parole Michelle Cumming)

- **Scénario 1** (scénario préféré de tous).

AVANTAGES : presque consensus dans le groupe

- La station est présente dans le secteur.
- La station va desservir les étudiants de Saint-Charles Garnier et les usagers de la bibliothèque.
- Ce scénario répond aux objectifs même des qualités d'un tramway.
- La voie partagée va apporter un dynamisme nouveau dans la ville; faciliter un meilleur comportement automobiliste; va obliger les voitures à passer ailleurs.

- La voie partagée est inquiétante : ne croit pas à la cohabitation étudiants/travailleurs.
- Voie partagée : concept intéressant qui sécurise les piétons et cyclistes si c'est bien fait.
- Voie partagée élimine la circulation de transit et facilite la perméabilité des résidents.
- L'alternance des voies partagées aurait besoin d'être expliquée.
- Voie partagée qui va vivre des pics d'achalandage aux heures d'école et rien le reste de la journée

DÉSAVANTAGES : presque consensus dans le groupe

- Plusieurs ont soulevé leurs inquiétudes de la voie partagée.
 - La voie partagée cause problème de cohabitation entre les étudiants et les automobilistes qui risquent de ne pas diminuer leur vitesse.
 - Voie partagée non sécuritaire dans ce lieu car clientèle scolaire : des enfants et étudiants distraits.
 - Coupe d'arbres importante mais plantation intéressante.
 - Manque de facteurs d'atténuation de la circulation.
 - Débit automobile demeure le même.
 - Voie partagée non adaptée à la clientèle du secteur (jeunes) comparée à Cartier où ce sont des adultes.
 - Quais trop larges et îlot de refuge non nécessaire; retirer et amincir les quais pourrait permettre de sauver plus d'arbres.
 - Les aménagements doivent s'adapter au terrain et être inégaux. Donc aménagements identiques tout le long du secteur nuit aux arbres car pas besoin d'être aussi larges tout le temps.
 - Plusieurs ont proposé de décaler les quais pour diminuer l'impact de la coupe d'arbres.
 - Voie partagée demande plus d'empiètement sur les terrains privés.
 - Proposition de décaler légèrement la station pour diminuer la coupe d'arbres.
 - Voie partagée (plusieurs fois sur le trajet) : les automobilistes ne vont pas respecter.
- **Scénario 3**
 - Une seule personne se montre intéressée puisque cette option a l'avantage d'être l'option la plus facilitante pour les déplacements est-ouest.
 - **Scénario 2**
 - Cette option n'est pas retenue car le secteur est achalandé et selon eux, il a besoin d'une station à cet endroit.

3.8 Groupe 8 (animation Mohamed Ali Hélioui, aucun porte-parole)

- **Scénario 1**
 - Pour la plupart, les participants ont une préférence pour le scénario 1.
 - La station facilite l'accès aux écoles, aux hôpitaux et autres établissements du secteur, cependant on regrette l'abattage des arbres.
 - Un citoyen propose d'intégrer les arbres abattus comme œuvres d'art à exposer dans le quartier afin d'en garder un aspect pérenne et cite comme exemple les œuvres du parc de la Rivière Beauport, cette proposition a été bien accueillie dans le groupe.
 - Pour certains riverains du secteur, le scénario 1 favorise et encourage l'usage du transport en commun, ce qui a pour corollaire l'usage moins fréquent de l'automobile et donc moins de pollution.
 - Certains participants ont souligné leur préoccupation quant à la sécurité des piétons et incitent à ce que les responsables du projet prennent davantage de mesures en ce sens.

- **Scénario 2**
 - Bien que le scénario 2 n'ait pas acquis des adeptes, certains participants trouvent qu'il favorise l'accès au collège et autres établissements du secteur par différents moyens de transport, sans privilégier le tramway, ce qui semble être facilitant pour les déplacements.
 - Pour d'autres, ce scénario diminue l'attrait pour l'utilisation du transport en commun.
 - Une citoyenne a rappelé que selon les statistiques présentées, pour les 5500 individus qui fréquentent quotidiennement le secteur, le scénario 2 n'est pas réaliste au regard de l'usage du transport en commun puisque cela va créer des congestions à certaines heures de la journée au niveau des deux stations limitrophes.

- **Scénario 3**
 - Bien que le scénario 3 soit qualifié de « bien pensé » et « beau », plusieurs participants estiment qu'il est absurde du fait qu'en arrêtant la circulation automobile dans le secteur, cela va engendrer des problèmes de qualité de vie pour les résidents des rues avoisinantes à cause des contournements qui seront effectués par les automobilistes.
 - À contrario, pour un autre citoyen, le scénario 3 pourrait encourager les citoyens qui fréquentent le quartier à utiliser le transport en commun et changer leurs habitudes de déplacement.

- **Autres commentaires**

Deux questionnements ont été soulevés :

 - De manière générale, pourquoi la solution du métro a été écartée malgré le fait qu'elle présente, entre autres avantages, la préservation des arbres ?

Réponse de la Ville : le choix du tramway est un bon choix, c'est un projet qui se trouve aujourd'hui à un stade avancé et donne l'occasion d'aménager le territoire, ce que le métro ne permettait pas.

- Au niveau de ce secteur (Collège Saint-Charles Garnier), pourquoi a-t-on écarté le projet des sens uniques de part et d'autre de l'espace réservé au tramway ?

Réponse de la Ville : retirer une voie de circulation permet de réduire de 23 à 16 m la largeur de la chaussée et sauver un tant soit peu les arbres. Aussi, le sens unique augmente les contraintes d'accès à la station par les usagers, ce qui n'est pas bénéfique.

Aussi, durant l'atelier et pendant un certain temps, la présence d'une ressource de la Ville représentant la foresterie a permis à un bon nombre de participants de poser leurs questions et de partager leurs préoccupations.

Voici les thèmes abordés :

- Espèces et variétés des arbres qui seront plantés
- Aménagement et protection des arbres
- Respect du plan et des échéances pour la plantation des arbres

3.9 Groupe 9 (animation Françoise Bellemare, porte-parole Sébastien Caisse)

- **Scénario 1**

- Le scénario le plus équilibré
- Accorde la priorité à la sécurité des piétons (par rapport à un scénario de rue partagée où le piéton est moins protégé); important de favoriser un dénivelé de trottoir pour que les piétons se sentent en priorité.

- **Scénario 2**

- Non.

- **Scénario 3**

- Constitue un scénario ambitieux qui pourrait constituer un leg, une pierre angulaire pour l'implantation d'une vision différente tout le long du trajet, non pas à un seul endroit (ex : Parc du Maire l'Allier qui était perçu de manière sceptique à l'époque mais qui a été le début d'un changement de vision radical pour le secteur).
- Discussions sur l'impact sur la circulation de transit

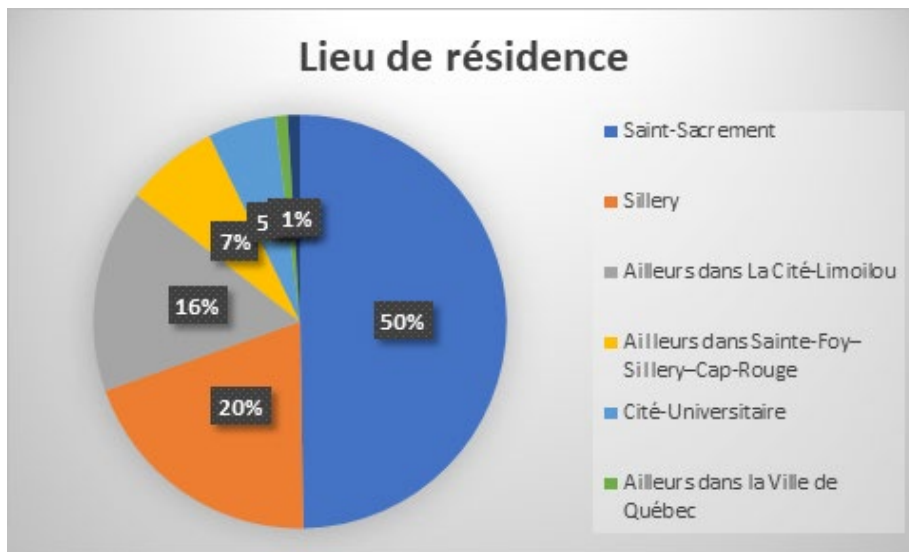
3.10 En résumé, les scénarios privilégiés selon les 8 groupes de l’atelier en virtuel :

Position	Groupe
Scénario 1	7 groupes sur 9 (groupes 1, 3, 4, 5, 6, 7 et 8)
Scénario 3	2 groupes sur 9 (groupes 2 et 6)
Scénario 2	Aucun groupe

4. PROFIL DES PARTICIPANTS

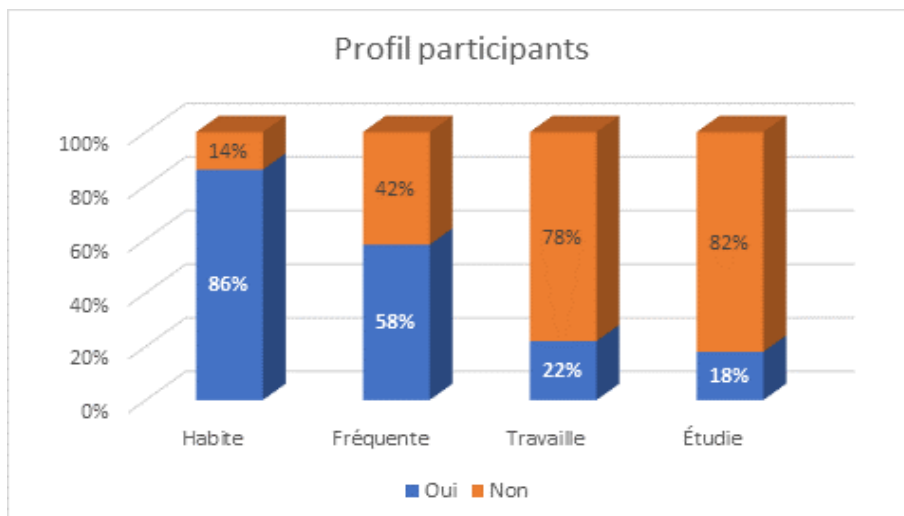
4.1 Lieu de résidence

- La moitié des participants (50 %) sont des résidents du quartier Saint-Sacrement
- Trois quarts des participants (75 %) résident dans les quartiers limitrophes (Saint-Sacrement, Sillery ou Cité-Universitaire)
- Presque la totalité des participants (99%) résident dans les arrondissements de La Cité-Limoilou ou Sainte-Foy-Sillery-Cap-Rouge



4.2 Raison de fréquentation

- La grande majorité des participants y habite (86 %)
- Un grand nombre de participants fréquente le lieu pour des activités de loisir (58 %), pour le travail (22 %) ou pour les études (18 %)



4.3 Utilisateurs du transport en commun

- Plus du trois quarts des participants (76 %) sont des utilisateurs du transport en commun : un quart régulièrement et la moitié occasionnellement.

