

MÉMOIRE

CONCERNANT LE PROLONGEMENT DE DU VALLON

Comité de citoyens (nes) secteur Chauveau

Rédigé par madame Gisèle Thibodeau

Le 15 mai 2004

GISÈLE THIBODEAU
MEMBRE
&
PORTE-PAROLE
COMITÉ DE CITOYENS
SECTEUR CHAUVEAU

LA CIRCULATION SUR CHAUVEAU DÉRANGÉ

Un problème difficile à régler à l'ouest de l'Ormière

Doris Langevin

Il y a un peu plus d'un an, des résidents du secteur situé à l'ouest du boulevard de l'Ormière, dans le quartier Neufchâtel, ont déposé une pétition à la Ville de Québec afin qu'elle prenne des mesures pour faire diminuer le flot de circulation dans leurs rues. Un problème difficile à régler et qui perdure.

Tout d'abord, une particularité au problème. De nombreux véhicules empruntent l'avenue Chauveau, dans un sens ou dans l'autre. Mais si l'artère a un caractère presque régional entre les boulevards de l'Ormière et Saint-Jacques, il en est tout autrement lorsqu'on traverse de l'Ormière vers l'ouest.

On entre alors dans un quartier résidentiel où circulent de nombreux jeunes en raison de la présence de deux écoles primaires, d'une école secondaire et d'un centre de formation professionnelle à proximité.

Bien sûr, la présence de nombreuses habitations entraîne une augmentation du nombre de voitures circulant dans toutes ces petites rues où la limite de vitesse est de 30 km/h et où les arrêts obligatoires se multiplient.

Mais à la demande des citoyens, l'ancienne Ville de Québec a fait une étude de circulation dans le secteur, il y a quelques mois. Celle-ci a démontré que environ 60 % de la circulation lors des heures de pointe du matin et du soir ne provenait pas des résidents.

Plusieurs facteurs expliquent la problématique, soutient Marius

Plante, président du conseil de quartier Neufchâtel-Ouest. Tout d'abord, l'avenue Chauveau est très large, même dans sa partie résidentielle. Ce

qui incite les automobilistes qui désirent s'éviter les nombreux feux de circulation sur le boulevard de l'Ormière, à emprunter les rues plus petites : Ramsay, de l'Amazone, de l'Aube, Rémi et Andromède, entre autres.

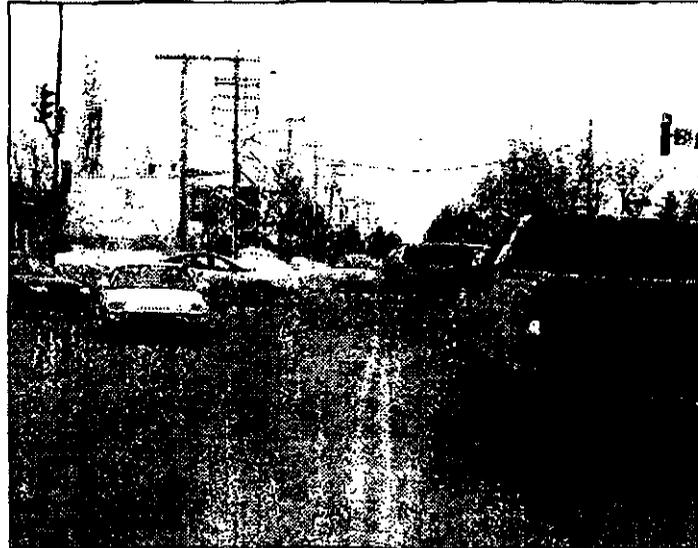
"J'ai fait le test plus d'une fois en circulant à la limite permise dans ces rues et laissez-moi vous dire que j'ai eu affaire à de nombreux automobilistes impatients et mécontents", a témoigné M. Plante qui réside lui-même dans le secteur.

Et de l'Auvergne?

Si le dossier refait surface aujourd'hui, c'est que le problème existe en fait depuis plusieurs années. Il y a quelques années, l'ancienne Ville de Québec a même procédé à la construction du boulevard de l'Auvergne, situé un peu au sud de Chauveau, pour le régler.

Sans succès, de toute évidence, et ce n'est pas sans raison, rapporte M. Plante. "Au départ, le boulevard de l'Auvergne devait être relié à l'ave-

texte en page 2). Elle le fera donc le du prochain conseil de quartier, mercredi 1er mai. Toute la population du secteur est invitée à y assister.



L'intersection Chauveau/de l'Ormière, un secteur plus qu'achalandé aux heures de pointe.

nue Chauveau derrière l'actuelle boucherie située au coin de Chauveau et de l'Ormière. Mais il aurait fallu exproprier l'école Saint-Marc et le projet s'est arrêté au boulevard de l'Ormière".

Ce qui fait que les automobilistes qui décident d'emprunter le boulevard de l'Auvergne doivent patienter à deux feux de circulation avant de rejoindre enfin l'avenue Chauveau en direction est.

Depuis, la Ville a étudié le dossier en profondeur et est maintenant presque prête à présenter des pistes de solutions aux citoyens (voir autre

L'ACTUEL

31-03-2002

Avenue Chauveau
Projet d'atténuation de la circulation

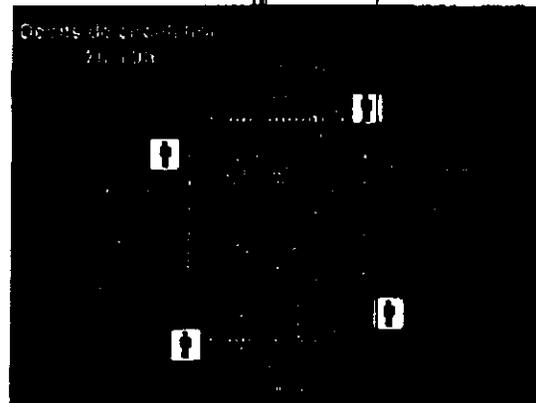


21 mars 2004

Plan de la présentation

- Plan de l'étude
- Cadre d'intervention
- Interventions envisagées
- Organisation et calendrier de consultation publique
- Projets d'atténuation de la circulation

Situation actuelle



Enquête Origine-Destination

Pic de matin (7h-9h)

- 58% des véhicules qui circulent sur l'avenue Chauveau en direction ouest sont des véhicules en transit (271 sur 639 véhicules)



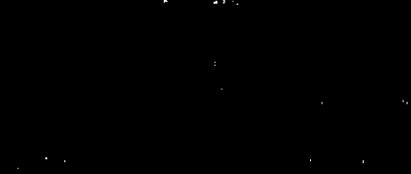
Enquête Origine-Destination

Période de l'enquête : 1990 à 1996

- 40% des véhicules qui circulent sur l'avenue Chauveau en direction est sont des véhicules en transit (304 sur 607 véhicules).

Debits de circulation

1990-1996



Source : S.T.M.

Signalisation

- Vitesse limitée à 30 km/h.
- Présence d'arrêts obligatoires à toutes les intersections sur l'avenue Chauveau.
- Présence de panneaux « Attention à nos enfants ».

Genêtique

- La largeur de l'avenue Chauveau varie entre 11,7 mètres et 14,6 mètres.
- Présence d'un trottoir sur le côté nord de l'avenue Chauveau.

Sécurité routière

- Le nombre d'accidents survenus sur l'avenue Chauveau a diminué de 41% entre la période 1991 à 1996 et la période 1990 à 2001 (de 20 à 17).

Cadre d'intervention

Régys Caron

rcaron@journaldequebec.com

UNE PLAIE URBAINE

Rues résidentielles utilisées comme des boulevards

Québec

6211-06-0b4

Projet de prolongement de l'axe du Vallon

195 P NP DM29 annexe 3

La circulation de transit dans les quartiers résidentiels est devenue une véritable plaie urbaine. Plus de 1100 véhicules circulent aux heures de pointe sur la rue Montpellier, rue autrefois paisible, dans l'arrondissement de Beauport. Les résidents songent à bloquer l'accès à leur rue, tellement ils en ont marre.

«Notre rue est devenue un vrai boulevard. On se fait klaxonner quand on sort de chez soi, elle vous attende qu'il y ait un accident mortel avant de faire quelque chose», a demandé Pierre Rousseau, résident de la rue Montpellier, au conseil municipal, le 18 août. La vocation résidentielle de la rue Montpellier est mise à mal depuis l'aménagement d'une jonction avec l'avenue Saint-David, elle-même très achalandée.

La circulation de transit se crée par les automobilistes qui utilisent les grands boulevards pour prendre des raccourcis en empruntant des rues à vocation résidentielle. Le problème prend sa dimension la plus désagréable aux heures de pointe. Sur Montpellier, l'abondante circulation est due au prolongement non réalisé de l'avenue Saint-David.

«Des gens se plaignent de la vitesse excessive et du bruit. Un parent est sorti de chez lui, cet été, pour avertir un jeune conducteur qui avait failli frapper son enfant», a affirmé Serge Soucy, résident de la rue Montpellier. Une pétition d'une centaine de citoyens fut remise au conseil municipal cet été. Les citoyens demandent que l'avenue Saint-David soit déviée et prolongée plus au nord, jusqu'à sur le boulevard Rochette.

Interdiction de rentrer chez soi

«La circulation de transit est un problème complexe pour lequel les solutions ne sont pas évidentes», convient Marc des Rivières, directeur de la division transport à la Ville de Québec. Dans le district de Val-Bélair, les résidents de la rue des Baux-Claires ont obtenu la pose de panneaux interdisant de tourner sur leur rue en tout temps. Les contrevenants, y compris les résidents, risquent une contravention de 125 \$.

tre rue pour se rendre chez soi. Pour les résidents de la rue de L'Émerillon, elle a été soumise à l'interdiction de tourner à gauche à l'angle droit avec des panneaux. C'est complètement ridicule. Pour améliorer la nouvelle signalisation, les résidents empruntent d'autres rues résidentielles, où il y a d'autres enfants. «On a déplacé le problème», signale un autre résident.

Le conseiller du district Jean-Marie Matte, reconnaît être à la recherche d'une autre solution. «Ce sont les résidents qui l'ont demandé. C'est vrai que la cause des désagréments. On étudie d'autres possibilités.»

Le problème existe en d'autres endroits. Dans l'arrondissement des Rivières, on cherche un moyen de réduire le trafic sur les rues Saint-Leandre, Marivaux et sur l'avenue Chauveau, utilisées par les automobilistes qui veulent éviter le boulevard l'Ormière.

Cette interdiction de tourner à gauche, à Val-Bélair, vaut aussi pour les résidents de la rue de L'Émerillon (à gauche), qui doivent emprunter un autre trajet pour se rendre chez eux.



JOURNAL DE QUEBEC - 27-08-2003

ANNEXE 3

Le Journal de L'HABITATION

Vol. 9 no. 12 2004 Québec
121001127 1102 100

GRATUIT

Construction

Développement monstre projeté à Neufchâtel

Un projet de développement résidentiel verra bientôt le jour dans le secteur Neufchâtel, à l'intérieur du territoire situé entre le boulevard l'Ormière et l'autoroute Henri IV. C'est la Corporation financière Alpha (CFA) qui a récemment acquis le gigantesque terrain.

Jacques Reid

Le développement de cette portion d'une superficie de 17,8 millions de pieds carrés avait été avorté par l'ancien propriétaire et promoteur, les Immeubles Roussin. Le terrain a récemment été acquis par la CFA, une filiale du Fonds immobilier Cominar. Il pourra accueillir au total 2 000 terrains résidentiels.

Même si la corporation n'a toujours pas déposé de plan d'aménagement à la Ville de Québec tel qu'elle compte faire

à l'automne 2003), elle est déjà fixée quant à la nature du développement. Ainsi, le projet réunira des condominiums, des maisons unifamiliales en rangées, des immeubles commerciaux ainsi qu'une piste cyclable.

Pas moins de 90 % de la superficie totale sera consacrée à ces types de bâtiments. Les 10 % restants seront utilisés pour l'aménagement de parcs qui s'intégreront au nouveau quartier et qui longeront la parcelle inoccupée en bordure de l'autoroute Henri IV.

A condition d'être approbés par le

le, le projet pourrait se mettre en branle dès le printemps 2004. La corporation commencerait ainsi la construction de sa première phase en implantant des terrains résidentiels près du boulevard Chauveau.

Toutefois, les travaux du projet global devraient s'étaler sur plusieurs années, compte tenu de la nécessité pour la Ville d'effectuer différentes études environnementales et éventuellement des modifications au zonage.

Sit à l'angle des boulevards Chauveau et Henri IV, face au Carrefour Neufchâtel, les terrains aménagés par le Fonds immobilier Cominar pourraient recevoir 2 000 résidences.



CONSTRUCTION EN FOLIE À QUÉBEC

L'ACTUEL 24-06-2004
François Collapan

L'année 2003 a été particulièrement prolifique sur les chantiers de construction à Québec. Si bien que la valeur des permis de construire ou de rénover a progressé de l'ordre de 21,3 % pour atteindre un niveau record de près de 725 M\$. C'est donc dire que la ville continue de se peupler et que les coffres municipaux devraient profiter de nouveaux revenus de la taxation foncière.

Autre aspect significatif, le fait que le total des permis a légèrement baissé autour de 11 000 alors que la valeur globale a grimpé, cela laisse présager que les projets sont de plus grande envergure dans tous les domaines d'activités (résidentiel, commercial et industriel). Par ailleurs, c'est le secteur de l'habitation qui montre la plus haute valeur de permis, soit 352 M\$, favorisant ainsi la création de près de 4 000 unités de logement.

En terme de répartition du volume d'activité, l'arrondissement Laurentien arrive premier avec 548 nouvelles unités résidentielles pour une valeur de 77 M\$. Vient au second rang l'arrondissement de la Haute-Saint-Charles où, en dépit des efforts de la Ville pour limiter l'étalement urbain et l'ajout de services municipaux coûteux, 326 maisons unifamiliales ont été érigées pour une valeur de 35 M\$.

Suivent dans l'ordre, l'arrondissement Beauport (3e avec 286 unités pour 38,9 M\$), l'arrondissement Charlesbourg (4e avec 242 unités pour 26,9 M\$) et l'arrondissement Des Rivières (5e avec 170 unités pour 21 M\$). Le service des communications de la Ville de Québec n'a pas donné les résultats pour les arrondissements La Cité, Limoilou et Sainte-Foy/Sillery, qui sont toutefois plus densément peuplés et offrent par le fait même moins de potentiel de développement.

L'effervescence de l'industrie de la construction ne s'est toutefois pas répercutée avec autant d'acuité en matière d'appartements locatifs. La crise du logement menace donc de sévir à nouveau en juillet 2004 à Québec, où le taux d'inoccupation reste le plus bas au pays.

DÉBITS JOURNALIERS MOYENS ANNUELS (DJMA)

	Actuel (2001)	Projeté (2021) - Sans le boul. du Vallon	Projeté (2021) - Avec le boul. du Vallon
<u>AUTOROUTES</u>			
du Vallon (sud de Félix-Leclerc)	78 000	88 200	93 100
Félix-Leclerc (à l'ouest de l'aut. Laurentienne)	149 000	162 700	163 100
Félix-Leclerc (haut. du boulevard Saint-Jacques)	110 000	115 600	115 200
Henri-IV (nord de Félix-Leclerc)	53 000	57 500	53 500
Laurentienne (nord de Félix-Leclerc)	96 000	115 500	113 800
<u>ARTÈRES</u>			
du Vallon (nord de Chauveau)	N/A	N/A	20 800
du Vallon (nord de Lebourgneuf)	N/A	N/A	41 900
boulevard l'ormière (nord d'Armand-Viau)	25 200	29 800	24 200
boulevard l'ormière (nord de Chauveau)	25 000	25 400	22 100
boulevard Saint-Jacques (nord de De Cellies)	13 700	18 600	9 200
boulevard Pierre-Bertrand (nord de Lebourgneuf)	12 600	12 000	5 200

<u>ARTÈRES (suite)</u>			
boulevard Lebourgneuf (à l'est de du Vallon)	39 000	47 300	33 200
boulevard Lebourgneuf (à l'ouest de du Vallon)	17 000	24 500	15 200
avenue Chauveau (à l'est de l'ormière)	12 200	19 000	13 500
avenue Chauveau (à l'est de Du Vallon)	9 300	11 800	13 500
boulevard Saint-Joseph (sud-est de chauveau)	27 700	30 900	24 100
boulevard Bastien (pont de la rivière Saint-Charles)	13 000	14 200	16 100
<u>COLLECTRICES</u>			
rue Thérèse Casgrain (nord de Lebourgneuf)	10 100	13 100	4 600
boulevard Johnny-Parent (à l'ouest de Saint-Jacques)	7 600	7 200	11 800
boulevard de la Colline (nord de Bastien)	6 500	4 900	8 500

DÉBITS DE L'HEURE DE POINTE AM

Débites directionnels à l'heure de pointe du matin (1 heure dans la direction la plus forte)

	Actuel (2001)	Projeté (2021) - Sans le boul. du Vallon	Projeté (2021) - Avec le boul. du Vallon
<u>AUTOROUTES</u>			
du Vallon (sud de Félix-Leclerc)	5 470	5 560	5 980
Félix-Leclerc - direction ouest (à l'ouest de l'aut. Laurentienne)	7 170	7 110	7 140
Félix-Leclerc - direction est (à l'ouest de l'aut. Laurentienne)	5 740	5 730	5 730
Félix-Leclerc - direction ouest (haut. du boulevard Saint-Jacques)	3 400	3 160	3 380
Félix-Leclerc - direction est (haut. du boulevard Saint-Jacques)	6 650	6 440	6 200
Henri-IV (nord de Félix-Leclerc)	4 450	4 400	4 090
Laurentienne (nord de Félix-Leclerc)	4 820	5 430	5 370
<u>ARTÈRES</u>			
boulevard l'ormière (nord d'Armand-Viau)	1 400	1 510	1 170
boulevard l'ormière (nord de Chauveau)	1 400	1 270	1 070
boulevard Saint-Jacques (nord de De Celles)	1 050	1 310	620
boulevard Pierre-Bertrand (nord de Lebourgneuf)	630	610	230

ARTÈRES (suite)			
boulevard Pierre-Bertrand (haut. De Félix-Leclerc)	2 030	1 740	1 620
boulevard des Gradins (nord de Lebourgneuf)	520	380	350
boulevard Lebourgneuf - direction ouest (à l'est de du Vallon)	1 750	1 840	860
boulevard Lebourgneuf - direction est (à l'est de du Vallon)	1 150	1 360	1 490
boulevard Lebourgneuf - direction est (à l'ouest de du Vallon)	1 020	1 410	720
avenue Chauveau - direction ouest (à l'est de l'ormière)	620	820	360
avenue Chauveau - direction est (à l'est de l'ormière)	500	550	610
avenue Chauveau (à l'ouest de Saint-Joseph)	600	710	460
boulevard Saint-Joseph (sud-est de chauveau)	1 990	2 040	1 550
boulevard Bastien - direction ouest (pont de la rivière Saint-Charles)	440	360	380
boulevard Bastien - direction est (pont de la rivière Saint-Charles)	480	540	640
COLLECTRICES ET LOCALES			
rue Thérèse Casgrain (nord de Lebourgneuf)	750	890	270
boulevard Johnny-Parent - direction est (à l'ouest de Saint-Jacques)	380	340	570
boulevard Saint-Claude - direction est (int. Volière et Sainte-Geneviève)	510	440	430
boulevard de la Colline - direction sud (nord de Bastien)	410	360	520
boul. la Morille - direction sud (au sud de Saint-Joseph)	250	270	280

COLLECTRICES ET LOCALES (suite)			
boul. la Morille - direction nord (au sud de Saint-Joseph)	210	375	80
boul. la Morille (à l'ouest de Thérèse-Casgrain)	note ⁽¹⁾	note ⁽¹⁾	640
rue des Brumes (nord de Lebourgneuf)	280	+ de 375 ⁽²⁾	note ⁽⁴⁾
rue Élisabeth-II (nord de Bastien)	490	430	310 ⁽²⁾
rue Renoir (int. Rue Charmont)	220	220	375 ⁽²⁾

note ⁽¹⁾: Circulation locale seulement (volumes marginaux)

note ⁽²⁾: Volumes sans mesures d'atténuation, tout volume éventuellement soustrait de Rénir se retrouvera sur Élisabeth II

note ⁽³⁾: En l'absence du boul. du Vallon, les volumes pourraient atteindre la capacité de la rue, soit approximativement 600 véhicules, dépendamment de l'articulation des rues locales selon ce scénario.

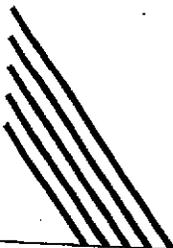
note ⁽⁴⁾: Circulation locale seulement (aucun volume affecté par le modèle de stimulation, il y aura toujours la desserte locale du quartier)

185
Projet de loi
Québec

DIRECTEUR

POUR la protection
de la forêt
et des

PLAN



18 juin 2003

Objectifs globaux

1.

Identifier les boisés urbains et les milieux naturels de grande valeur situés sur le territoire de la

nouvelle ville de Québec et ce, sur terrain privé et public

2.

Caractériser chacune des entités retenues et en définir les potentiels

3.

Élaborer un plan de protection et de mise en valeur pour chacune des entités

retenues

4.

Définir des critères favorisant la conservation d'arbres en place lors de projets de

développement

PLAN
DIRECTEUR