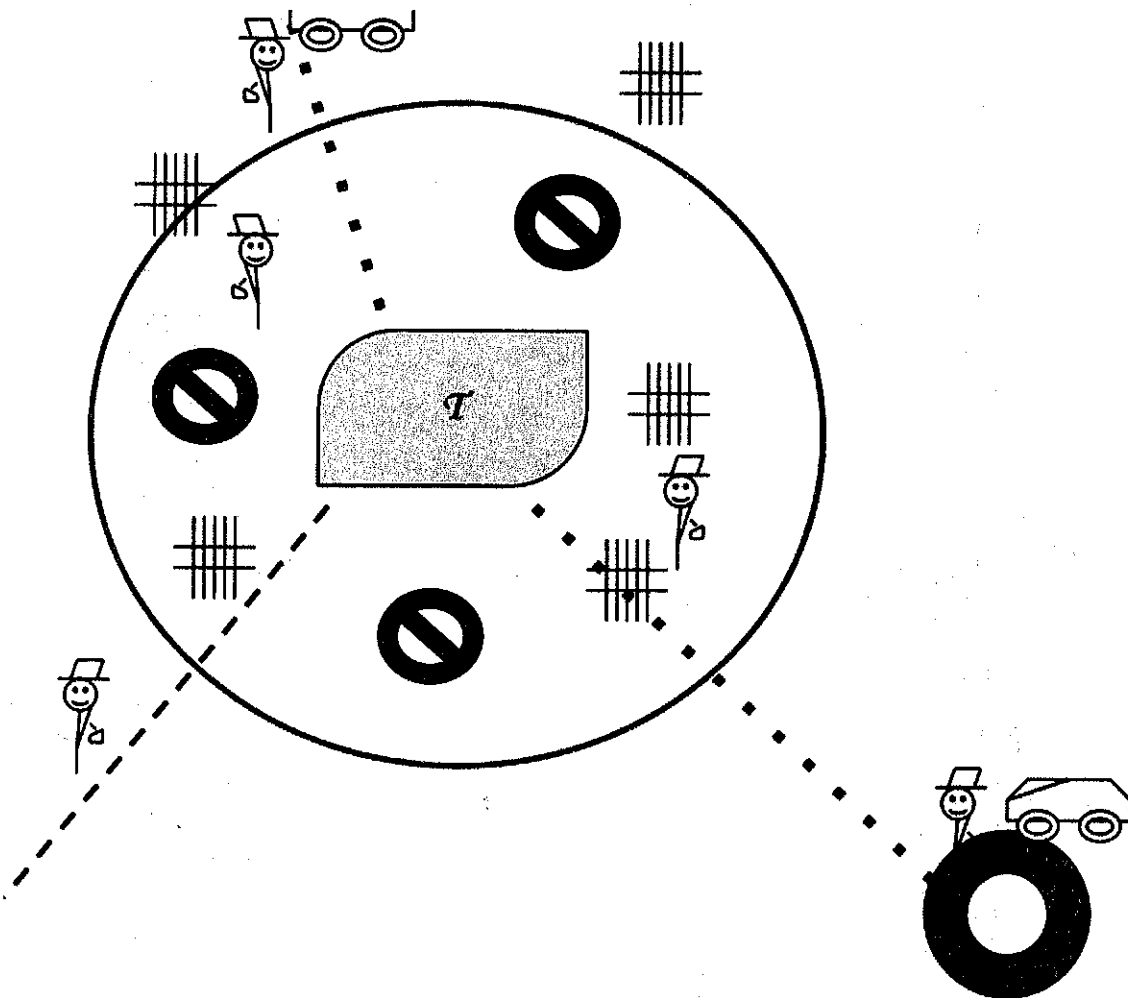


Prévoir les effets d'un terminus de tramway, un geste critique pour la sauvegarde d'un milieu humain et la réussite du PPU d'Estimauville



Philippe Bourque
Citoyen

Cher comité pour le PPU d'Estimauville et agents de changements de notre ville,

Je m'appelle Philippe Bourque et je suis un simple citoyen de la ville de Québec, plus particulièrement du quartier Vieux-Limoilou. Je suis propriétaire dans ce quartier depuis peu, seulement six mois, mais je m'identifie déjà fortement à ce quartier qui me plaît tant et où il fait bon de vivre, en grande partie grâce à l'humanité qui règne dans le quartier et à l'échelle humaine harmonieuse que l'architecture globale du quartier dégage.

J'ai vécu mon enfance à St-Étienne-de-Lauzon, dans un village familial où il faisait bon de vivre, car l'accès facile à la nature et la grande quantité de jeunes familles nous procuraient un milieu de vie saint. J'ai fait mes études secondaires au Collège de Lévis, découvrant un Nouveau Monde intellectuel, un milieu plus urbain grâce au Vieux-Lévis, mais tout de même encore une fois à échelle humaine et où la marche était en grande partie le moyen de locomotion à l'intérieur du petit quartier. Par le fait même, je devais voyager plus de deux heures en autobus chaque jour, me permettant de voir et d'analyser la circulation et les développements sur la Rive-Sud. J'ai ensuite fait mes études collégiales à Trois-Rivières. Grâce aux résidences du Cégep, j'ai pu vivre dans un milieu de vie où la proximité des services était constante, mais aussi découvrir une ville où sans voiture, on ne pouvait faire beaucoup. J'ai continué mes études universitaires à l'université Laval, en habitant tout près, dans les Jardins Du Vallon. À nouveau, je pouvais vivre à pied, avec tous les services à proximité, appréhendant par le fait même les difficultés que devait subir un piéton dans une ville d'automobile. Après mes études, je suis allé vivre et travailler trois années à Montréal. Je vivais dans Villeray, un quartier nouvellement en revitalisation et près des transports en commun et travaillait au centre-ville. Travaillant, en outre, pour une compagnie oeuvrant dans la conception de logiciels pour la planification des transports en commun, c'est à ce moment de ma vie que l'urbanisme et la planification logique du développement urbain a commencé à investir mon quotidien. En revenant dans la région de Québec, j'ai évidemment choisi Limoilou pour des raisons logiques par rapport à mes choix de vies. Proximité, échelle humaine, services, vitalité, accès à la nature, tous des facteurs qui ont marqué ma vie un jour ou l'autre. Finalement, je suis aussi pianiste-compositeur depuis l'âge de 6 ans ainsi qu'adepte de la planche à neige, alors je connais donc l'utilité et j'ai toujours vécu avec la nécessité de vivre avec une voiture, ce qui ne fait pas de moi un ennemi juré de l'automobile.

Voilà qu'aujourd'hui, toutes ces expériences ont fait de moi un homme alerte aux annonces faites par la ville concernant les PPU. Aux vues de ma curiosité et de mes expériences, je crois pouvoir apporter un certain point de vue à la ville de Québec pour le développement de ce quartier. Grâce à la sensibilité que m'apporte la musique, l'esprit critique, analytique et prévisionnel que m'apporte l'ingénierie informatique et le bagage de vécu dans différentes villes et différents quartiers où il était possible de vivre à pied, je vous apporte aujourd'hui une approche par rapport à ce qui accroche le plus selon moi à long terme dans ce quartier si l'on veut en faire un quartier central où il fait bon de vivre, et non seulement de s'y rendre pour travailler. Voici donc, dans cet humble mémoire que j'ai rédigé très rapidement vu le peu de temps que nous avons à porter de main, quelques idées que j'aimerais apporter à votre réflexion. Vous m'excuserai à l'avance de certains raccourcis et manque de développement, cela n'est dû, encore une fois, qu'au très peu de temps que j'ai eu depuis la présentation auquel j'ai assisté en décembre dernier pour analyser et rédiger ma réflexion. Ce sera avec grand plaisir que je discuterai avec vous si certaines questions restent après la lecture de ce document.

Sincèrement,

Philippe Bourque, Ingénieur Jr.

Je tiens tout d'abord à féliciter le désir et l'entreprise de la ville et des urbanismes de Québec pour le travail qui a été élaboré pour le secteur d'Estimauville. Je crois sincèrement aux bonnes volontés de ceux-ci et de la volonté de vouloir développer de nouveaux quartiers centraux axés sur un bien-être humain et économique plutôt qu'à des quartiers à bureau qui se vide et qui ressemble à des déserts une fois le soir venu.

Par contre, un problème majeur me bloque dans le développement du PPU d'Estimauville en ce qui concerne la circulation automobile et le bien-être des citoyens si nous poussons notre réflexion et la prévision de son développement à long terme. Entendons-nous dès le départ, les premières années du développement de ce quartier ne fait aucunement référence au problème qui suit. Aux premières vues, le développement de l'écoquartier amènera probablement une augmentation de la circulation automobile dans le quartier, mais cela ne devrait pas être extrêmement aggravant pour les quartiers avoisinants si le développement des transports en commun est bien fait par le même moment. Par contre, toute ma problématique se développe avec l'arrivée du tramway. Lorsque celui-ci sera implanté dans le quartier, ce sera à ce moment que l'envergure et le caractère même du quartier seront mis en danger.

À mon humble avis, dans l'état actuel du PPU, le désir de créer un quartier central où le transport actif est fortement présent, où la sécurité des piétons et des vélos est assurée et la vision d'une densification des stationnements actuels bordant les commerces sera fortement menacée.

Est-ce le bon moment à la rédaction du PPU de déjà prévoir ses problématiques qui s'attaqueront à nous dans encore plusieurs années? À mon avis, oui. Il est primordial de s'attaquer dès maintenant à ses problèmes et surtout de les prévoir en proposant des actions concrètes aujourd'hui et en intégrant certains éléments dans le PPU qui faciliteront la tâche de demain de nos chers urbanismes, mais surtout, de notre population.

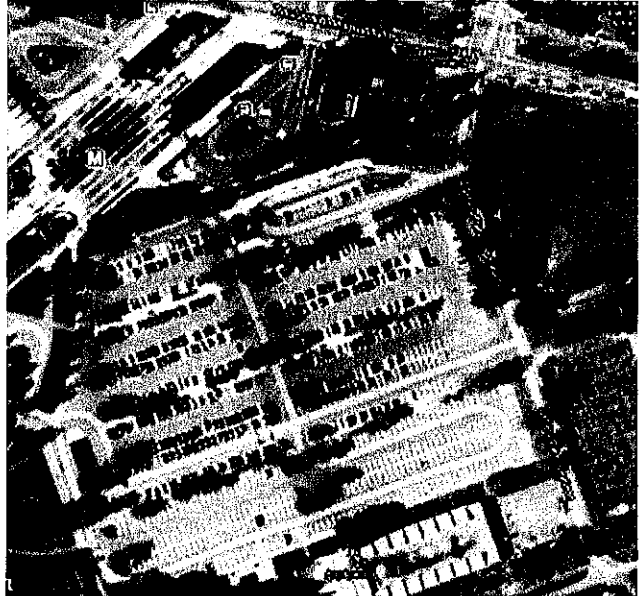
Voici ma problématique.

Le développement du PPU d'Estimauville se fait autour du principe qu'il va respecter le plan de mobilité durable de la ville. Accès facile et primordial pour les vélos, esplanade et corridor de sécurité pour les piétons, une volonté dans l'écoquartier de diminuer le nombre de stationnements et le désir de voir les stationnements autour des commerces se densifier. Pour terminer, et le point le plus important à mon avis, le développement est fortement axé autour de la future station de tramway, un point majeur dans le PPU d'Estimauville.

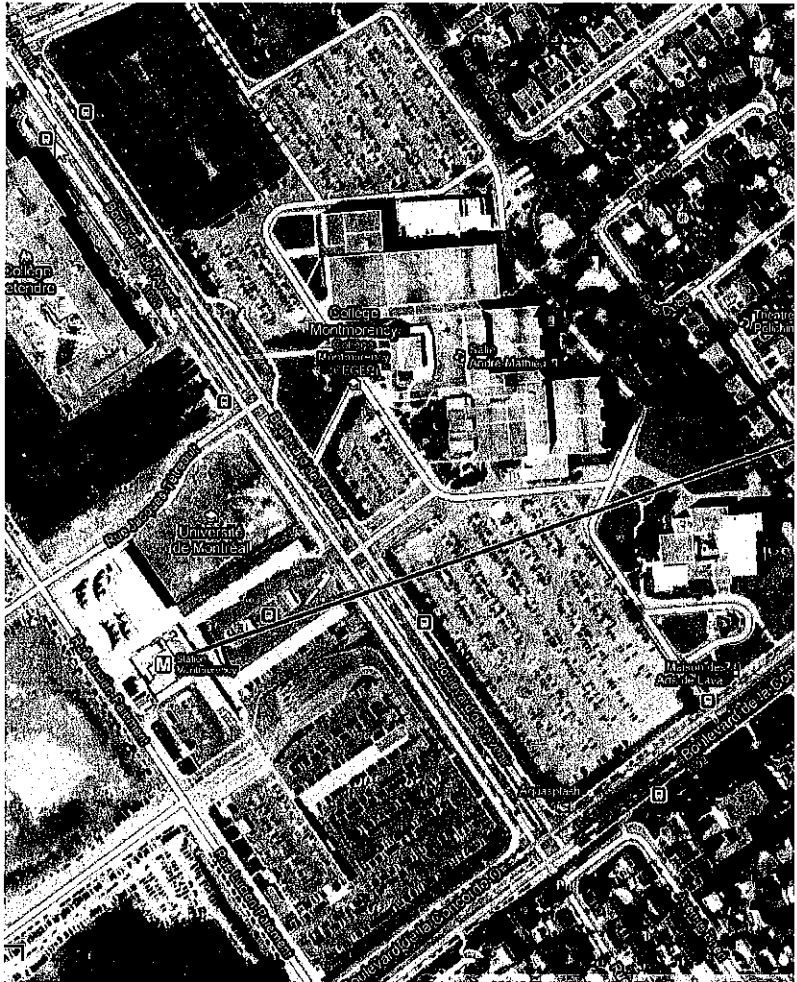
Le dernier point est celui qui me blesse dans une vision à long terme du quartier, et je tenterai ici de vous démontrer pourquoi à travers une série d'exemples et d'hypothèses.

Tout d'abord, regardons à Montréal ce qui se passe autour de la plupart des stations terminus du métro de Montréal:

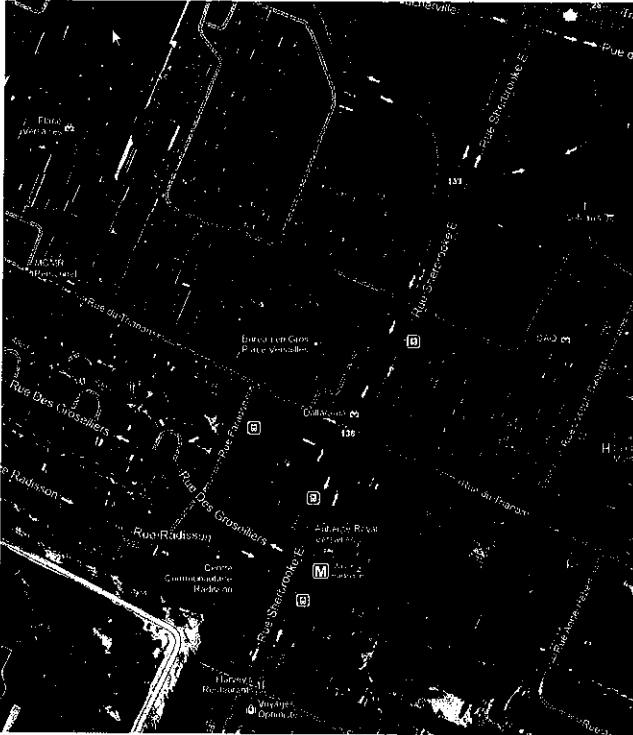
Terminus Angrignon, ligne Verte, LaSalle: <http://goo.gl/maps/lnhCl>



Terminus Montmorency, ligne Orange, Laval : <http://goo.gl/maps/nliQx>



Terminus Radisson, ligne Verte, Anjou : <http://goo.gl/maps/wS7LP>



Longueil: <http://goo.gl/maps/OEpB7>



Les images sont frappantes, et le développement autour de ces axes majeurs logique. Ce sont principalement d'immenses stationnements. C'est bien normal, la ville a créé un système de locomotion très efficace sans contraindre les limites de développement de la périphérie de sa ville. Les effets étaient facilement prévisibles. L'être humain moderne aimant bien la tranquillité de la banlieue, les travailleurs de Montréal se sont installés en périphérie de la ville, mais doivent tout de même accéder au centre-ville pour leur emploi. Un terminus de service de transport en commun est donc l'endroit idéal pour aller se stationner et accéder à ce mode de transport qui évite de se rendre en voiture au centre-ville et épargner les coûts toujours plus élevés des stationnements en se rapprochant de ce centre-ville, ainsi que la congestion automobile.

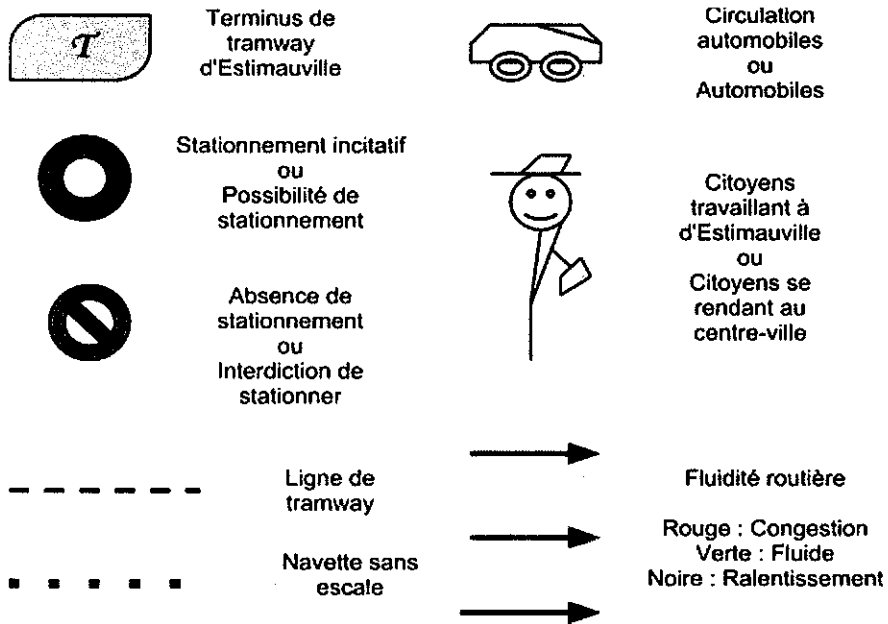
Si l'on regarde attentivement le PPU d'Estimauville, on y remarque l'absence de stationnement à grande échelle pour les résidents de banlieues qui auront le désir de prendre le tramway pour se rendre en ville et ainsi éviter la congestion des axes majeurs, c'est-à-dire l'autoroute Dufferin-Montmorency, l'autoroute Félix-Leclerc (et l'autoroute Laurentienne par le fait même) ainsi que les dédales des petites routes (Canardière, Ste-Anne, Royale, Capucins, 3e ave, etc.).

Ma grande question vient alors:

Comment vouloir développer un quartier qui respecte les désirs du PPU nommé plus haut autour de la dernière station de tramway?

Plusieurs citoyens, lors de la présentation du PPU, ont évoqué la possibilité d'un ParcOBUS dans le quartier. J'émettrai donc ici différentes hypothèses en fonction de la présence ou non de ce ParcOBUS ainsi que de la présence ou non de mesures de contournement du trafic dans les quartiers environnants.

Avant de commencer, voici une légende qui permettra de bien comprendre les icônes que j'utilise pour illustrer mes propos. N'étant aucunement graphiste en quoi que ce soit, j'utilise des outils simples et libres pour rédiger mes textes. Pardonnez mon manque de professionnalisme en ce sens.



Hypothèse #1

Aucun stationnement incitatif n'est prévu près du tramway et aucune mesure de protection des quartiers environnants n'est envisagée, comme ce semble être le cas présentement dans la présentation du PPU au mois de décembre 2012.

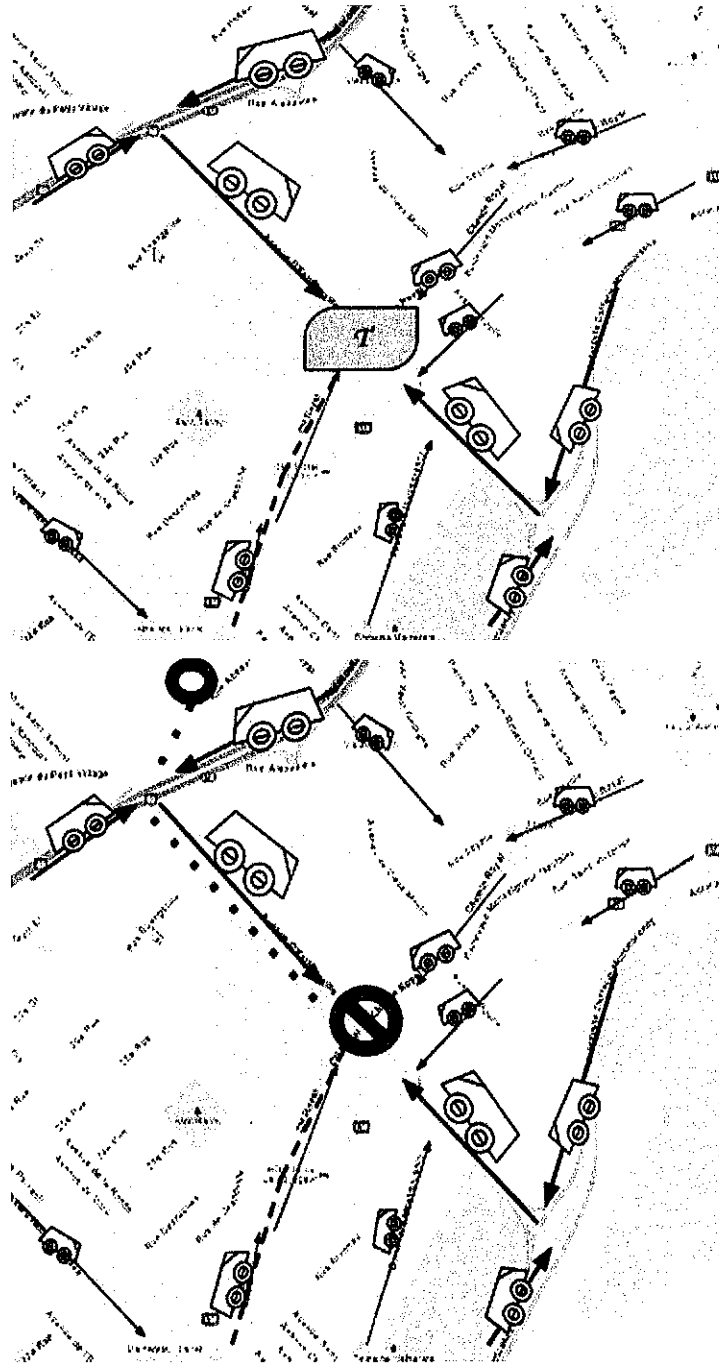
Ce sera alors tout le secteur résidentiel qui sera envahi par des automobiles de la banlieue, non seulement en recherche active d'un stationnement de manière à pouvoir prendre le tramway et se rendre au centre-ville, mais aussi pour se détourner de la congestion qui sera active en provenance des deux artères principales qui desservent ce quartier.

Pourquoi?

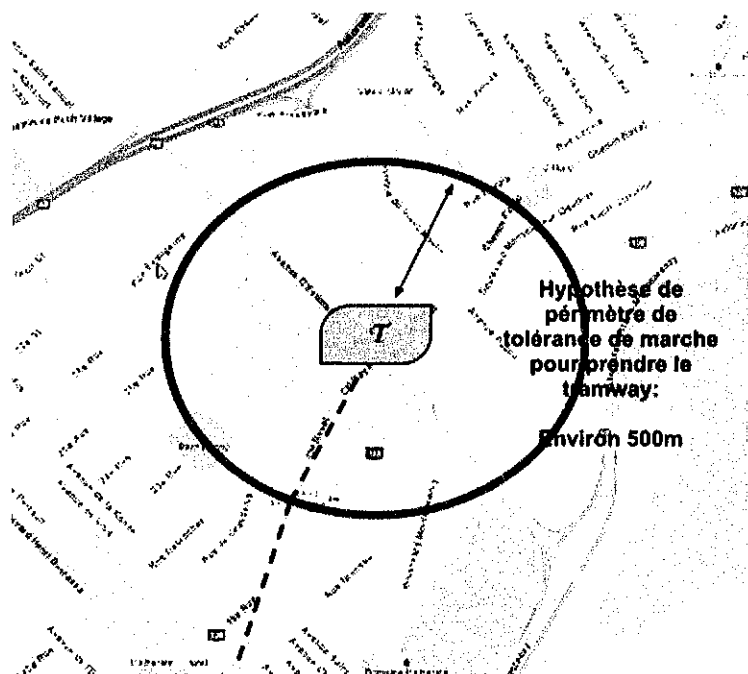
Tous les accès majeurs, comme les autoroutes et les boulevards, amèneront nécessairement leur lot d'automobilistes qui voudront accéder au terminus de tramway.

Déjà, nous pouvons envisager une possible congestion sur les artères environnant la station de tramway. De plus, en raison de cette congestion, principalement sur l'avenue d'Estimauville, on peut envisager facilement des possibilités de contournement sur les axes secondaires et dans les quartiers résidentiels comme Vieux-Moulin.

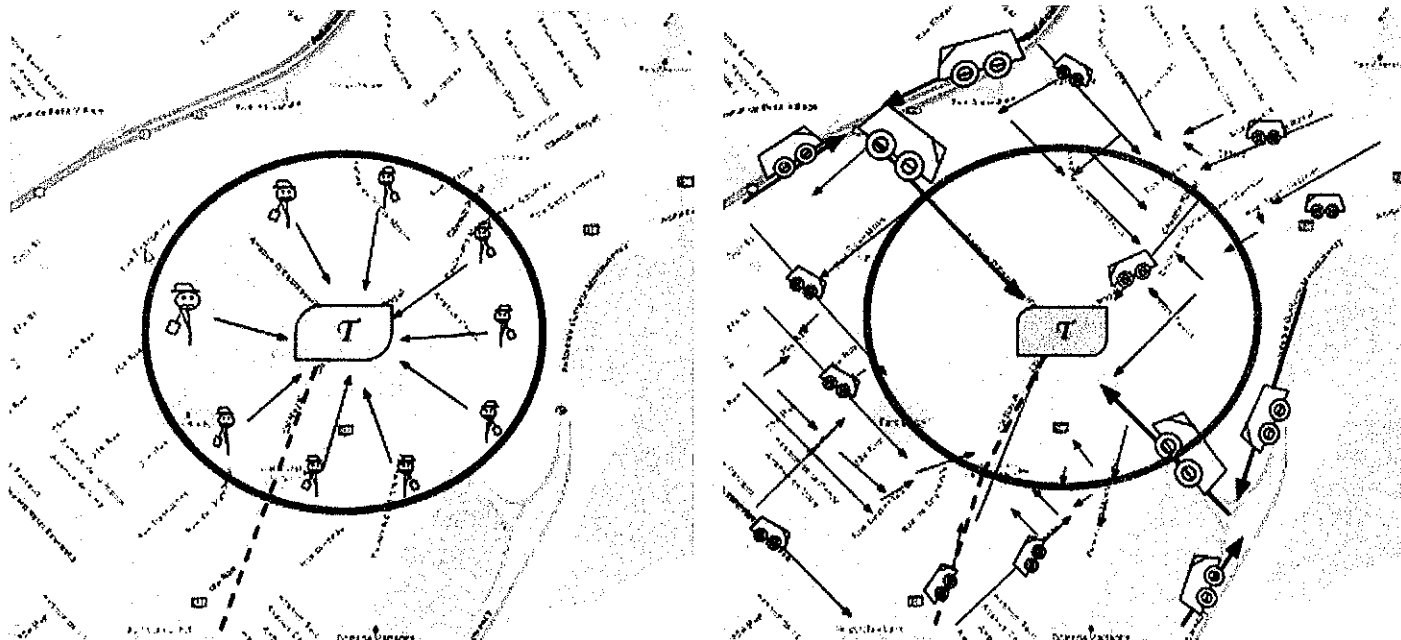
Que feront toutes ces voitures si aucun stationnement incitatif n'est présent? En premier lieu, on peut penser que les stationnements commerciaux risquent d'être envahis, ce qui empêchera la densification voulue dans ce secteur à long terme. Ensuite, on pourrait penser utiliser le stationnement incitatif des promenades Beauport et faire une navette qui se rend au terminus sur voies réservées. Cela pourrait en effet desservir une partie du trafic, mais cela n'empêchera aucunement un flot d'automobiles de continuer à envahir le quartier, mais pour aller se stationner où?



Posons ici l'hypothèse, selon mon expérience, mais aussi selon le bon sens commun, qu'un automobiliste accepte de marcher un maximum d'environ 500 mètres une fois stationné pour se rendre au terminus de tramway. C'est une approximation assez raisonnable à mon avis, car à 5 km/h, cela représente 6 minutes de marche. On peut donc ici émettre l'hypothèse qu'un périmètre ayant un rayon de 500 mètres pourrait éventuellement être envahi par des automobilistes en quête d'un stationnement.



On peut donc aussi imaginer, à partir de ce scénario, que l'affluence de trafic devrait encore empirer dans les quartiers résidentiels aux alentours de la station. C'est qu'avant, le but principal de la circulation était de se rendre directement à la station de tramway, concentrant principalement le trafic sur l'avenue d'Estimauville et certaines artères principales, mais maintenant, le but est d'atteindre ce cercle de 500 mètres qui permet de se rendre à pied à la station. On peut alors émettre l'hypothèse qu'il y aura un débordement systématique dans plusieurs petites artères secondaires et même résidentielles de manière à éviter la congestion, mais aussi pour se rendre à cesdits stationnements en périphéries.



Évidemment, je ne crois pas qu'un tel scénario soit idéal pour le développement d'un quartier central axé sur la proximité et le déplacement actif ainsi que le bonheur des résidents actuels des quartiers résidentiels environnants.

Hypothèse #2

Un stationnement incitatif ou un ParcOBus est prévu dans le PPU, mais aucune mesure de contournement ou d'adoucissement du trafic dans les quartiers environnants n'est prévue.

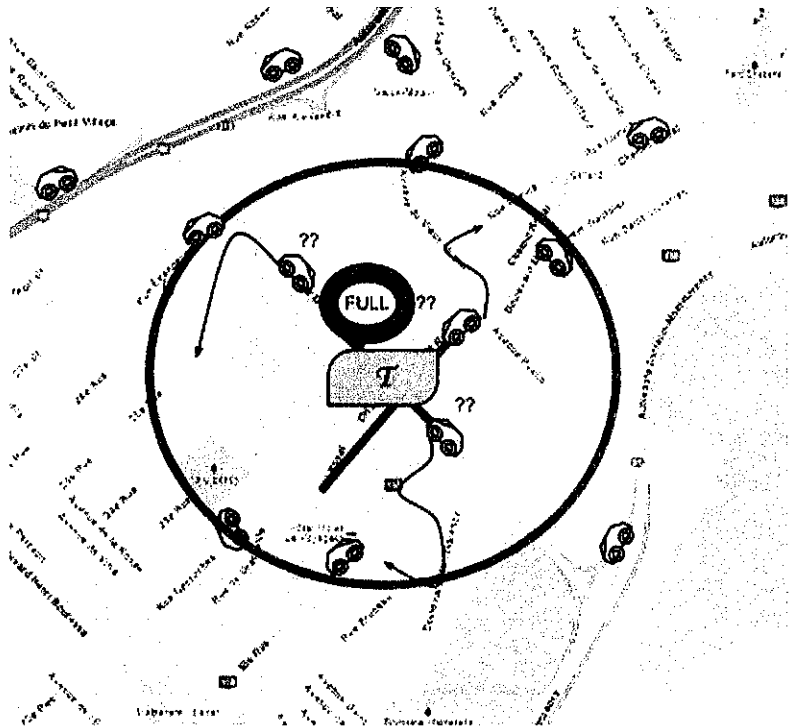
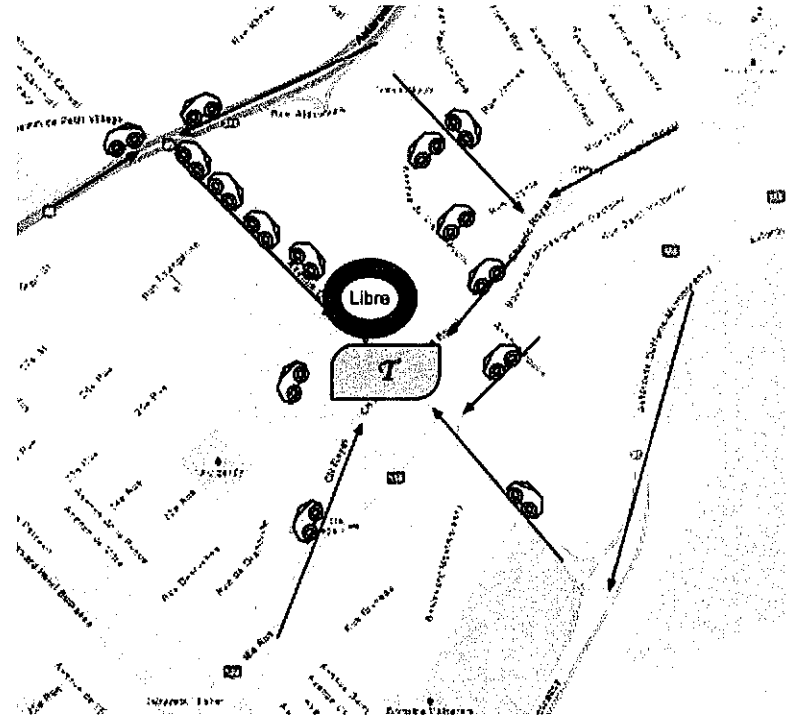
Tout comme on peut facilement le voir avec les stationnements incitatifs dans la ville de Montréal, surtout près des stations terminus du service de transport en commun, il sera rapidement plein le matin et ne fera, à mon avis, qu'aggraver les maux décrits dans l'hypothèse #1.

Pourquoi?

Un stationnement incitatif plein fait en sorte que le résident de banlieue, pour obtenir une place de stationnement, partira plus tôt pour obtenir cette place. On pourra donc envisager les problèmes de contournement énoncé plus haut, mais à des heures plus matinales pour les résidents des quartiers avoisinants la station de

tramway. Ensuite, rien n'empêche les citoyens qui n'auront pas obtenu de place de stationnement de se rabattre vers les quartiers résidentiels pour se trouver du stationnement un peu plus tard dans la matinée. On pourrait croire que la capacité du tramway pourrait limiter la quantité de citoyens à la capacité du stationnement incitatif, mais puisque celui-ci se remplira à une heure très tôt et que les autres marcheront vers le tramway un peu plus tard, le débit sera probablement constant et ne dépassera pas la limite de celui-ci. En bref, on vient prendre sa place s'il y en a une, puis on retourne se chercher une place à l'intérieur de quartier si celui-ci est déjà plein.

Dans cette dernière phrase se trouve une autre amplification des problèmes de l'hypothèse #1. Non seulement on

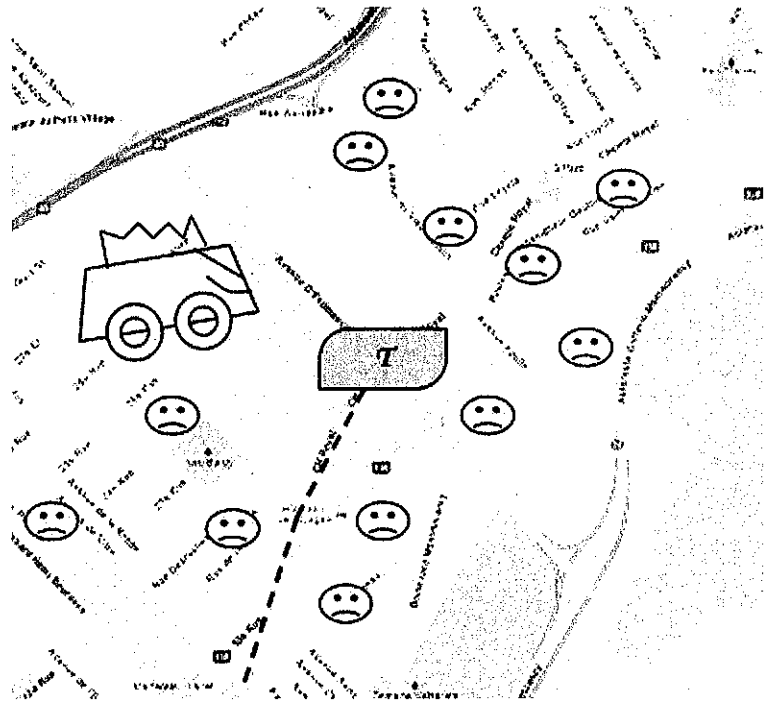


aura droit à de la congestion sur les grandes artères, sur les artères secondaires, du contournement dans les quartiers résidentiels, mais de plus, on pourra voir une nouvelle forme de trafic entre les voitures qui tente de se rendre au stationnement, puis qui rebrousse chemin.

Inévitablement, ces deux hypothèses font en sorte qu'un flot important de voitures proviendra du nord, de l'autoroute Félix-Leclerc, et du sud, de l'autoroute Dufferin-Montmorency). De toute évidence, tout ceci ne pourra être en harmonie avec la sécurité des piétons, de celui des cyclistes ainsi que celui des enfants et marcheurs dans les quartiers résidentiels.

Lorsque j'ai demandé au PPU comment sera géré le flot de circulation provenant de l'autoroute Félix-Leclerc sur l'avenue d'Estimauville, les responsables m'ont répondu que le trafic provenant de l'autoroute Félix-Leclerc sera géré par le MTQ lors du développement d'Espace Innovation, le futur parc technologique prévu sur les terres SMA.

Donc, selon l'hypothèse #1 et #2, je crois comprendre que non seulement le PPU ne prévoit rien pour la sécurité et le calme des quartiers résidentiels pour ce flot de voitures, mais qu'il envoie le problème de transition de l'autoroute Félix-Leclerc vers l'avenue d'Estimauville dans la cour du provincial.

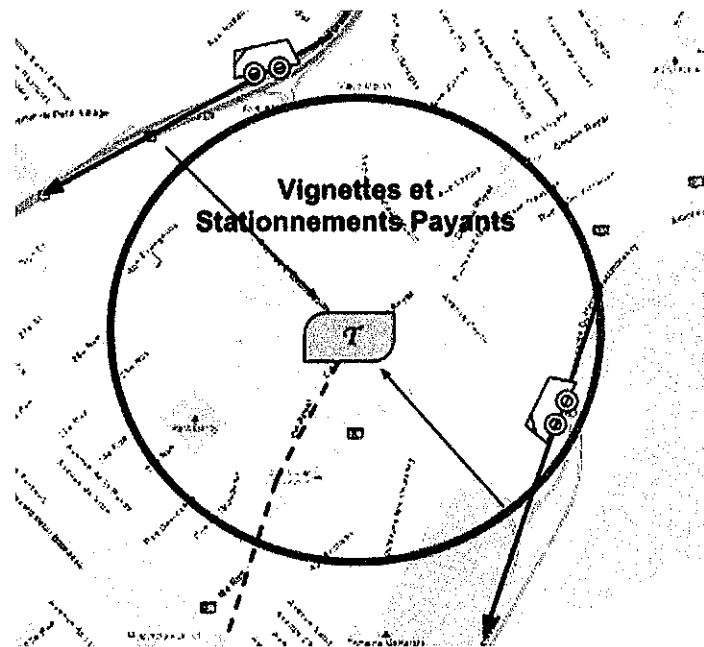


Personnellement, je ne vois tout simplement pas d'endroit pour venir se stationner dans ce nouveau quartier pour les véhicules provenant de l'autoroute Félix-Leclerc, et l'idée de remettre à plus tard ce flot de circulation entre les mains du MTQ ne fera que retarder un problème qui faudra tôt ou tard régler.

Hypothèse #3

Aucun stationnement incitatif n'est prévu et la prévision de mesures pour empêcher le flot de voitures des différentes artères principales ainsi que secondaires est prévue. Par exemple, le MTQ décide de mettre une seule voie d'accès entre l'autoroute Félix-Leclerc et l'avenue d'Estimauville, restreint l'accès aux stationnements des commerces en les mettant payant, restreint l'accès au stationnement des édifices à bureau en instaurant des vignettes et prévoit de bloquer l'accès aux stationnements des quartiers en instaurant des vignettes aux résidents.

Selon moi, le "stationnement de la dernière station" sera simplement déplacé plus loin. Plus loin, mais où ça? Au Cégep Limoilou? À l'Hôpital? Sur le Boulevard des Capucins? Si c'est le cas, cela ne fera que déplacer les problèmes. Si ce n'est pas le cas, et c'est ce que je crois, les voitures continueront simplement de se rendre jusqu'au centre-ville et le tramway, qui devait être le moteur économique et de développement de notre ville, ne servira donc pas à son plein potentiel.

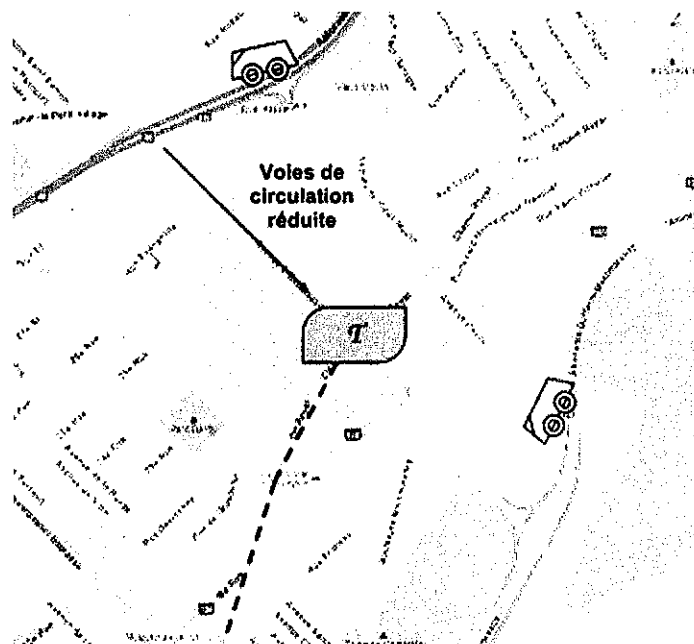


Solutions et propositions

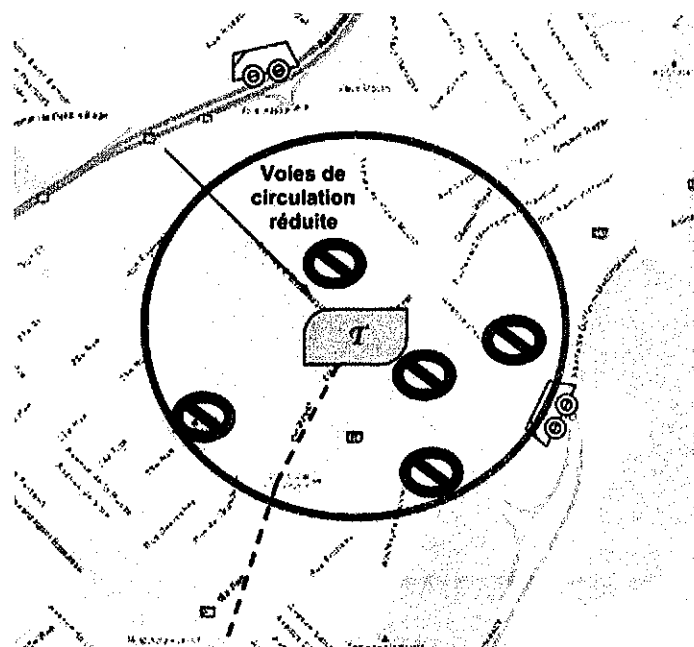
Il serait bien triste d'énoncer des problèmes possibles envisagés sans énoncer quelques pistes de solutions ou propositions qui feront que le quartier pourra se développer à son plein potentiel tout en respectant le plan de mobilité durable de la ville.

Voici donc mes propositions pour contrer ce phénomène.

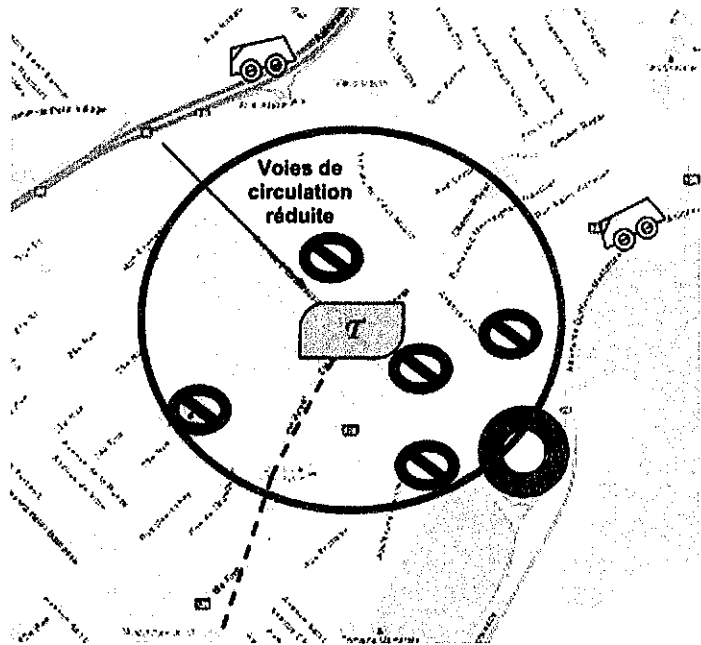
- Intégrer l'accès de l'avenue d'Estimauville depuis l'autoroute Félix-Leclerc dans le PPU pour s'assurer de ne pas rendre hostile le nouveau développement aux piétons et cyclistes. Ne pas simplement reléguer ceci dans les mains du MTQ. Prendre immédiatement les choses en main, ou du moins, en préciser les contraintes dans les exigences au MTQ.



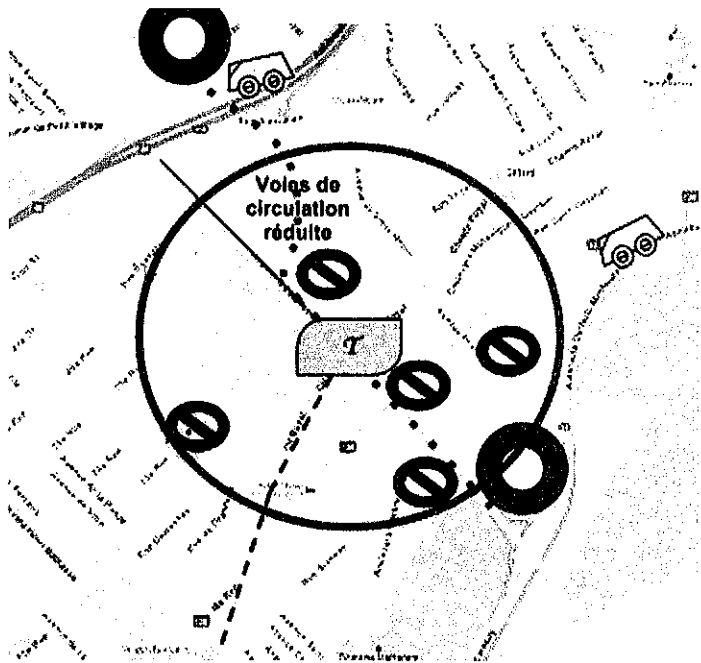
- S'assurer qu'aucun stationnement incitatif ne soit instauré au centre du quartier pour la sécurité des piétons et le développement sain du quartier.



- Prévoir un stationnement incitatif dans l'actuel dépôt à neige pour les résidents provenant de l'autoroute Dufferin-Montmorency avec l'ouverture du tramway. L'entrée dans ce stationnement pourrait être fortement félicitée depuis l'autoroute, et rendue difficile depuis les artères secondaires comme le boulevard Ste-Anne. Cela inciterait tous les résidents de banlieue provenant de l'est à utiliser ce stationnement pour se rendre au centre-ville et à ne pas entrer en voiture dans le quartier, favorisant par le fait même la concentration d'un lieu de stationnement qui pourra être développé à étage si cela est demandé ultérieurement, mais aussi de favoriser, pour les moments de détente et de loisir, l'accès facile à un lieu de stationnement pour profiter ensuite des activités de la baie de Beauport, du quartier d'Estimauville et l'accès au Centre-Ville.

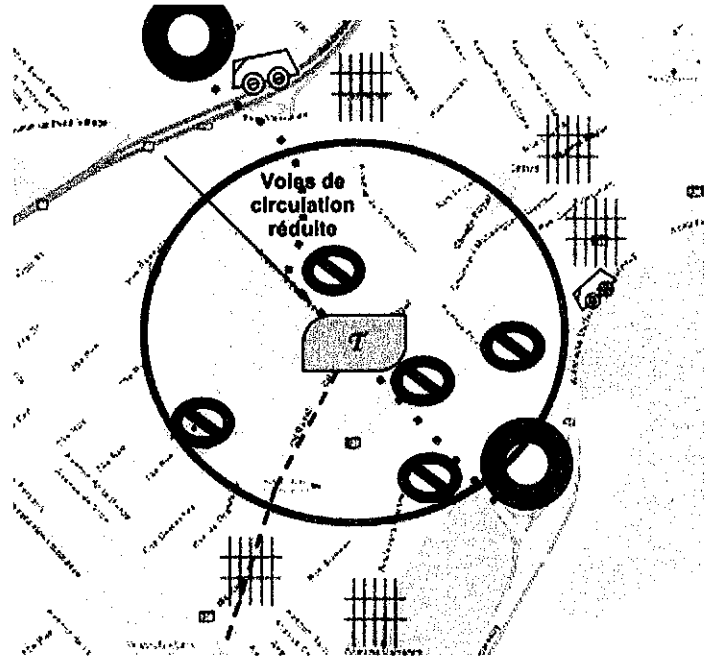


- Prévoir des navettes sans escale à partir du stationnement incitatif des promenades Beauport ainsi que de celui du dépôt à neige lors de l'ouverture du tramway. La navette des promenades Beauport pourrait aussi passer au travers du parc technologique et avoir une seule escale au milieu de celui-ci, prévenant du fait même une grande quantité de voitures de rentrer dans le quartier et ainsi, du fait même, de créer un parc technologique où l'on trouverait très peu de voitures et où l'on pourrait voyager complètement à pied à l'intérieur de celui-ci pour se rendre à son travail. Tout cela serait très novateur pour attirer une nouvelle clientèle de jeunes professionnels soucieux de leur environnement de travail.



o

- Prévoir des méthodes pour adoucir le trafic sur les artères secondaires en direction du Tramway (Chemin Royale, Canardière, Boulevard Ste-Anne). Prévoir des mesures pour proscrire l'effet de débordement que pourrait créer le désir de se rendre au terminus de cette ligne de tramway (rétrécissement de certaines rues, création de sens unique, élargissement des trottoirs)

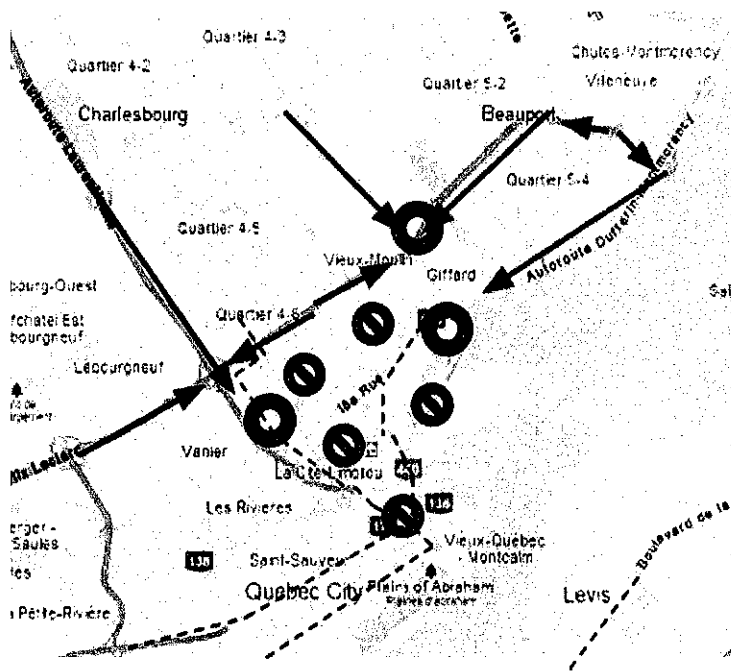
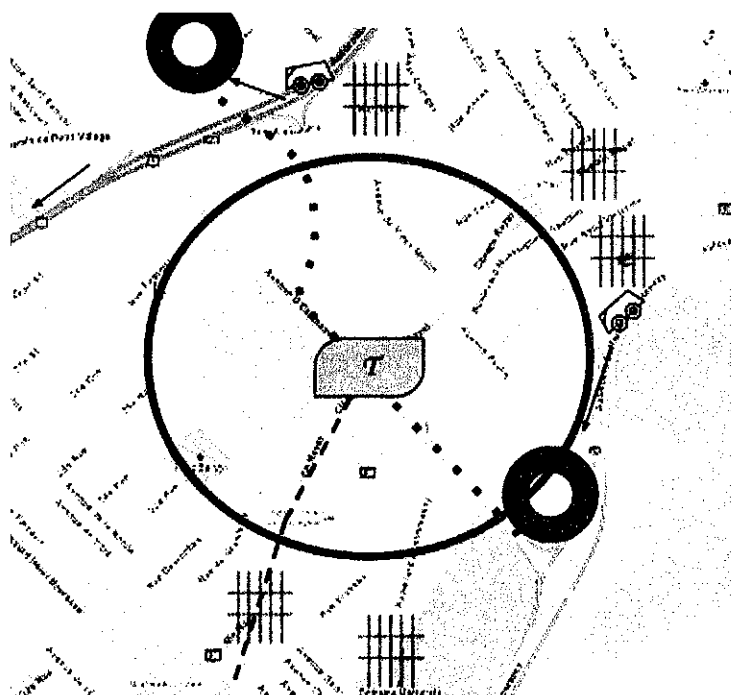


Je crois sincèrement que l'ajout de ces simples lignes des conduites et mesures à notre PPU d'Estimauville pourrait synthétiser la réelle intention d'en faire un quartier à échelle humaine où il fait bon de vivre et où une vie urbaine existe bel et bien en dehors des heures de travail.

Avec ces propositions et solutions, je crois qu'il serait possible que le trafic provenant de l'est soit dirigé automatique dans le stationnement incitatif du dépôt à neige, que le trafic provenant du nord-est aille dans le stationnement incitatif de Beauport et que, finalement, le trafic provenant du nord-ouest du quartier n'est pas l'idée de venir se stationner à d'Estimauville et opte pour le stationnement du Colisée, qui, selon moi, devrait être utilisé comme stationnement incitatif pour l'autre ligne de tramway, qui devra vivre avec les mêmes problèmes à son bout.

Bref, mes idées se résument à bloquer toute tentative d'un résidant de la banlieue de venir se stationner près du tramway et dans les quartiers avoisinants à partir des autoroutes et artères secondaires, et ainsi, par le fait même, d'envahir les quartiers résidentiels et de les rendre hostiles à la marche et aux cyclismes.

J'ai beaucoup de difficulté à croire en ce projet si ces actions ne sont pas prévues dans le plan. Comment croire en la sécurité des quartiers environnants et de ce tout nouveau quartier sans cela?

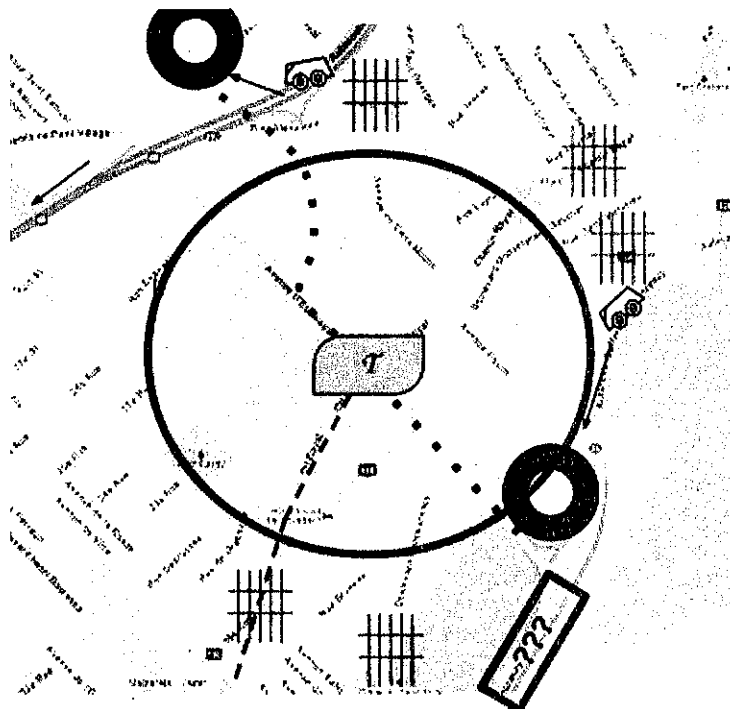


Prévoir l'avenir

Si de telles actions sont concertées dans le PPU, on pourra même pousser notre vision plus loin et imaginez ce qui pourrait se dessiner si un tel quartier parvenait à créer un quartier central axé sur la marche et la dynamique d'un quartier urbain tout en retenant la circulation automobile périphérique en encourageant les résidents de banlieues à prendre le tramway.

Si ce tramway dessert bien l'accès au centre-ville, il ouvre la porte à une possibilité qui pourra faire de Québec le berceau de développements urbains et novateurs pour encore des décennies à venir. Tout comme le stationnement du Colisée et la ligne de tramway qui partira de ce lieu pourront faire en sorte éventuellement que l'autoroute Laurentienne soit démantelée pour devenir un boulevard urbain bien peuplé, sécuritaire, humain, dense et vivant, autant ce scénario pourra se reproduire ici avec l'autoroute Dufferin-Montmorency.

Protéger la vie en ville, ne pas la brimer au profit de ceux qui habitent loin en banlieue et qui se déplacent en voiture. Redonner la ville aux citoyens, pas à l'automobile, c'est ça l'avenir d'une ville dynamique et tourner vers le futur.



Je terminerai en disant que j'ai entièrement confiance aux instances municipales actuelles. Je suis très enthousiasmé par le désir fort et omniprésent d'un développement urbain en accord avec le résident, en accord avec un milieu de vie possible et animé pour ces nouveaux quartiers. J'espère de tout coeur que ce document vous aidera ne serait-ce que dans votre réflexion par rapport aux enjeux qui touchent notre monde moderne obnubilé par une voiture qui, oui, apporte une grande liberté, mais aussi plusieurs cauchemars et contrainte qui une fois mis ensemble, font de ce mode de déplacement privilégié, un poison non seulement pour ceux qui se font envahir, mais aussi pour ceux qui arrivent de loin et qui doivent maudire la congestion, la pollution, les coûts exorbitants de l'entretien des routes, l'augmentation des taxes provinciales et municipales, la diminution de la sécurité piétonnière, l'augmentation des assurances du à l'augmentation de nombre de voiture en place et donc accident et finalement, le coût exorbitant aux citoyens, pour tout un chacun, des stationnements qui font de notre décor urbain actuel un vrai paysage lunaire.

Sincèrement,

Philippe Bourque
Citoyen, Limoilou

