

Vivre et se déplacer à Québec



CONSULTATION PRÉLIMINAIRE DU GROUPE DE TRAVAIL SUR LA MOBILITÉ DURABLE

RAPPORT FINAL

Service des communications
Équipe consultations et sondages

Décembre 2009



Rédaction du rapport

Valérie Céré, contractuelle, Service des communications

Pierre-Luc Pelland-Marcotte, stagiaire, Service des communications

Guillaume Simard, conseiller en consultations publiques, Service des communications

TABLE DES MATIÈRES

1. SOMMAIRE DES OPINIONS EXPRIMÉES	5
1.1 Réponses aux questions du document de consultation.....	5
1.2 Mémoires et pétitions.....	9
2. PROCESSUS DE CONSULTATION PUBLIQUE.....	13
2.1 Mandat et objectif.....	13
2.2 Démarche de consultation préliminaire.....	14
3. PARTICIPATION DE LA POPULATION	17
3.1 Nombre de participants à la tournée d'information et d'échanges	17
3.2 Profil des participants à la consultation en ligne.....	17
3.3 Auteurs des mémoires et des pétitions déposés.....	19
4. ANALYSE DES RÉPONSES AUX QUESTIONS DU GROUPE DE TRAVAIL	20
4.1 Démographie	20
4.2 Économie.....	30
4.3 Urbanisation	41
4.4 Transport	68
5. RÉSUMÉS DES MÉMOIRES.....	104
5.1 Conseil de quartier	104
5.2 Citoyennes et citoyens	105
5.3 Organismes.....	112

1. SOMMAIRE DES OPINIONS EXPRIMÉES

1.1 RÉPONSES AUX QUESTIONS DU DOCUMENT DE CONSULTATION

1.1.1 Démographie

Les principaux motifs qui inciteraient les participants à la consultation, à choisir Québec comme lieu de résidence sont :

- la beauté de la ville et de ses paysages, la dimension moyenne de la population et du territoire, l'histoire et le patrimoine, la population de la ville;
- le dynamisme de la vie culturelle et artistique, le dynamisme de la vie de quartier;
- la qualité de vie, la sécurité, la tranquillité, l'efficacité des services de proximité, l'offre de sports et de loisirs;
- l'accès à l'emploi et aux études supérieures,
- la proximité des commerces, services et lieux de travail, l'efficacité du transport en commun;
- les parcs et espaces verts, la proximité de la nature et de la forêt.

Les déficiences du réseau de transport en commun sont l'incitatif à choisir une autre municipalité comme lieu de résidence le plus fréquemment évoqué par les participants, suivi par l'accès plus facile à l'emploi ailleurs dans certains domaines ou pour certaines catégories de personnes, notamment les immigrants et les personnes dont le français n'est pas la langue maternelle. Les déficiences du réseau cyclable, l'utilisation trop importante de l'automobile, l'environnement et la pollution, la faible diversité ethnoculturelle et l'accès à la propriété abordable sont les autres motifs les plus fréquemment mentionnés.

1.1.2 Économie

Parmi les étudiants ayant répondu aux questions du groupe de travail sur les perspectives du marché du travail, près des deux tiers ont bon espoir de décrocher un emploi répondant à leurs aspirations dans la région de Québec. Les attentes à combler pour inciter les étudiants de Québec, qui envisagent d'aller travailler ailleurs à demeurer dans la région, concernent surtout l'amélioration de l'efficacité des déplacements (notamment les déplacements interrives, le transport en commun et le réseau cyclable), l'offre d'emplois de qualité, intéressants, stimulants, permanents et bien rémunérés, ainsi que des attentes liées à la qualité de vie. Les secteurs d'emploi devant être développés pour rendre la ville plus attrayante pour les jeunes les plus fréquemment cités par les participants sont ceux de la culture et des arts, la haute technologie, la recherche et l'innovation, ainsi que de l'environnement et du développement durable.

Plus des trois quarts des travailleurs qui se sont exprimés sur la question croient que leur entreprise ou secteur d'activités aura la possibilité de poursuivre sa croissance et son développement à Québec; seuls six participants ne croient pas du tout en une telle possibilité, tandis que les autres se disent incertains. Toutefois, plus des deux tiers observent des contraintes pouvant nuire au développement de leur entreprise ou secteur d'activités. Plusieurs de ces contraintes concernent les déplacements : aménagement de la ville conçu uniquement en

fonction de l'automobile, déficience des services de transport collectif, manque d'infrastructures pour les déplacements actifs et transport interurbain déficient. L'autre catégorie de contraintes est liée aux questions économiques : crise mondiale, manque de main-d'œuvre qualifiée, manque de main-d'œuvre bilingue, décroissance démographique, immigration insuffisante, prix des logements, etc. Les nouveaux secteurs d'emploi que la région devrait développer les plus fréquemment cités par les travailleurs participants sont : les hautes technologies, l'environnement et le développement durable, la recherche scientifique et l'économie du savoir, la culture et les arts, l'urbanisme et l'architecture, ainsi que les soins de santé.

Concernant les activités de divertissement, une majorité de participants croient qu'il y en a suffisamment à Québec. Les participants ont avancé de nombreuses suggestions variées concernant les activités de divertissement.¹ La tendance des suggestions va dans le sens d'une recherche d'équilibre tant dans la répartition géographique, les clientèles visées, la variété et l'ampleur des activités offertes.

Seuls 14 travailleurs de 55 ans ont répondu aux questions du groupe de travail leur étant spécifiquement adressées. Environ la moitié d'entre eux envisage de travailler après l'âge où ils seront admissibles à la retraite. Les conditions incitant à demeurer plus longtemps en emploi les plus fréquemment mentionnés sont l'opportunité de mettre à profit l'expérience acquise, des conditions d'emploi avantageuses, le besoin d'un revenu additionnel et la santé.

Seuls 12 retraités ont répondu aux questions du groupe de travail et ils n'ont pas tous répondu aux questions leur étant spécifiquement adressées. Pour un participant qui a affirmé qu'il réintégrerait probablement le marché du travail, cinq ont dit qu'ils ne le feront pas ou probablement pas. Les deux facteurs incitant à réintégrer le marché du travail qui ont été mentionnés sont le besoin de revenus additionnels et de conditions d'emploi et un salaire avantageux.

1.1.3 Urbanisation

Tous les participants qui s'apprêtent à choisir une première résidence ou qui l'on fait dans les cinq dernières années croient qu'il est important de pouvoir se rendre à son établissement d'enseignement ou à son lieu de travail autrement qu'en automobile. Cet objectif est principalement motivé par la volonté d'améliorer la qualité de l'environnement urbain et d'assurer un développement durable, de favoriser des modes de déplacements plus abordables pour les individus et la collectivité, de favoriser les déplacements actifs, d'améliorer la qualité de vie et de réduire les problèmes de santé dus au manque d'activité physique. Les conditions essentielles devant être réunies pour décider d'habiter à Québec et éventuellement d'y établir sa famille, qui ont été les plus fréquemment mentionnées par ces mêmes participants sont la disponibilité de logements abordables, l'offre de services de transports en commun efficaces, l'accès à des emplois de qualité et une priorité accordée à la qualité de l'environnement urbain.

La très grande majorité des participants qui sont actuellement propriétaires ou locataires d'une résidence sont en accord avec le diagnostic voulant qu'il faille accroître le nombre de personnes dans les quartiers bâtis pour accueillir de nouveaux ménages à Québec tout en

1. Voir la section 4.2 pour le détail des suggestions.

évitant l'étalement urbain. Une petite minorité est mitigée par rapport à ce diagnostic sans le rejeter, alors que quelques participants sont en total désaccord. Les raisons les plus fréquemment mentionnées à l'appui du diagnostic sont la nécessité de freiner l'étalement urbain, l'optimisation de l'utilisation des services et infrastructures publics existants, la maximisation du potentiel des terrains vacants ou sous-utilisés, la maximisation de l'utilisation du potentiel des secteurs bâtis, l'amélioration de l'efficacité des transports collectifs, ainsi que le développement durable et la qualité de l'environnement. Les participants mitigés par rapport au diagnostic ou en désaccord craignent généralement les impacts de la densification de l'occupation du territoire, notamment sur la qualité de vie. Les moyens acceptables pouvant être mis en œuvre afin d'accueillir un plus grand nombre de ménages dans les quartiers bâtis les plus fréquemment suggérés sont les suivants :

- améliorer le transport en commun;
- réduire les impacts de la circulation et de la congestion routière, particulièrement dans les quartiers centraux;
- améliorer l'accès à des logements abordables, notamment en stimulant l'offre;
- faciliter l'agrandissement des immeubles résidentiels;
- remettre en question le modèle dominant de la maison unifamiliale et favoriser la construction d'immeubles multirésidentiels;
- faciliter et favoriser l'agrandissement des immeubles résidentiels;
- développer les terrains vacants ou sous-utilisés;
- favoriser la mixité des fonctions dans les quartiers;
- permettre la construction d'édifices plus hauts, surtout dans les quartiers centraux;
- favoriser la revitalisation des secteurs en déclin;
- assurer la qualité de vie des résidants actuels et à venir;
- favoriser l'amélioration de l'offre de commerces et de services de proximité.

S'ils possédaient une maison unifamiliale trop grande pour leurs besoins, les participants en grande majorité pourraient envisager d'en louer ou d'en vendre une partie pour en faire un deuxième logement tout en habitant l'autre partie. Une faible minorité est contre l'idée, alors que quelques participants le feraient seulement à certaines conditions. Les motifs les plus fréquemment évoqués par les participants qui pourraient envisager l'aménagement d'un deuxième logement est de rentabiliser la propriété en obtenant une source de revenus additionnelle et de permettre l'aménagement d'une maison bigénérationnelle. Ceux qui refusent d'envisager cette éventualité expliquent leur position par la crainte d'une réduction de la tranquillité du voisinage et les désagréments attribuables aux responsabilités de propriétaire d'un logement locatif.

Une considérable majorité de participants a exprimé des opinions favorables à la construction d'habitations destinées aux personnes âgées afin leur permettre de continuer à vivre dans leur quartier; peu d'opinions défavorables ont été exprimées. Plusieurs demandent à la Ville de favoriser la mixité des âges dans tous les quartiers et d'y assurer une mixité de fonctions répondant aux besoins de tous les âges. Plusieurs participants se sont montrés favorables à des investissements municipaux visant à adapter certains quartiers aux besoins des aînés, alors que

quelques uns ont exprimé leur désaccord. La grande majorité des participants ne s'est pas prononcée au sujet de l'idée de localiser les immeubles destinés aux aînés sur les artères commerciales; près du dixième des participants est en faveur, alors qu'ils sont quelques-uns à avoir manifesté leur désaccord.

1.1.4 Transport

Les améliorations au service de transport en commun, pouvant inciter les participants à l'utiliser davantage pour aller travailler ou étudier, les plus fréquemment suggérées par les participants sont :

- accroître la fréquence de passage des autobus pour réduire l'attente;
- implanter un tramway ou une autre forme de système de transport sur rails;
- améliorer la desserte du territoire, notamment à l'intérieur des quartiers résidentiels, en périphérie et en dehors des périodes de pointe;
- réduire la durée des déplacements;
- ajouter des supports à vélo sur les autobus;
- améliorer le confort des usagers;
- prendre des mesures afin que les autobus soient moins bondés;
- augmenter le nombre de voies réservées aux autobus;
- diminuer les tarifs ou mieux les moduler pour répondre aux différents besoins.

Selon les opinions exprimées, la grande majorité des participants est prête à accepter certains inconvénients si la Ville adoptait des mesures pour réduire la circulation au centre-ville, notamment pour qu'une plus grande place soit accordée aux transports collectifs et actifs. Une petite minorité de participants accepterait certains inconvénients seulement à certaines conditions parmi lesquelles figure l'amélioration du transport en commun. Seuls six participants n'accepteraient aucune contrainte à l'utilisation de l'automobile au centre-ville.

Pour que les participants et leur famille renoncent à une deuxième ou une troisième voiture, la Ville devrait améliorer l'efficacité du transport en commun, notamment en augmentant la fréquence de passage des véhicules et en améliorant la desserte du territoire. La Ville devrait aussi développer son réseau cyclable utilitaire, se doter d'un tramway, soutenir le développement de l'offre de service d'autopartage (Communauto) et diminuer la place accordée à l'automobile dans le réseau routier.

Pour inciter les participants à choisir la marche comme mode de déplacement, la Ville devrait améliorer la sécurité des déplacements à pied selon les réponses les plus fréquentes. Les participants demandent principalement d'améliorer le déneigement et le déglacage des trottoirs et autres trajets empruntés par les piétons, d'assurer le respect de la réglementation par les automobilistes et d'aménager les rues de façon à les rendre accueillantes pour les piétons, notamment en aménageant des trottoirs.

Les recommandations les plus fréquentes des participants relatives aux mesures que la Ville devrait mettre de l'avant pour donner le goût de se rendre travailler ou étudier à vélo demandent :

- d'augmenter la place accordée aux cyclistes dans le réseau routier;
- de développer le réseau cyclable utilitaire afin qu'il permette d'aller partout;
- de renforcer la sécurité des déplacements à vélo;
- d'atténuer les contraintes physiques importantes, notamment par l'installation de liens mécaniques dans les fortes pentes;
- d'entretenir le réseau cyclable l'hiver;
- d'aménager un lien cyclable utilitaire sur le boulevard René-Lévesque;
- d'ajouter des équipements de rangement sécuritaire des vélos;
- d'installer des supports à vélo sur les autobus;
- d'implanter un service de vélos en libre-service (ex. Bixi);
- sensibiliser au respect entre automobilistes, cyclistes et piétons.

Les participants se sont prononcés sur la priorité que la Ville devrait se donner en matière de transport en tenant compte de l'objectif de développement durable et des budgets limités. La priorité ayant la faveur du plus grand nombre de participants est l'amélioration des services de transport en commun, suivie de l'amélioration des infrastructures pour les déplacements actifs et de la revitalisation de certains quartiers afin de permettre à un plus grand nombre de personnes de vivre à proximité des services afin de réduire leurs déplacements.

1.2 MÉMOIRES ET PÉTITIONS

1.2.1 Conseil de quartier

Conseil de quartier de Montcalm

Recommandations :

- Donner la priorité aux considérations de qualité de vie et de santé.
- Favoriser un meilleur partage de la voie publique.

1.2.2 Citoyennes et citoyens

Patrick Allaire

Recommandations :

- Assurer une autosuffisance alimentaire et énergétique au niveau local.
- Freiner l'étalement urbain et assurer une densification du territoire.
- Favoriser les déplacements actifs et collectifs.

Écho-citoyenNEs - Regroupement de citoyennes et de citoyens de l'arrondissement de Limoilou (mémoire)

Recommandations :

- Transformer le boulevard Henri-Bourassa en boulevard urbain et le ramener de quatre à six voies.
- Détourner la circulation lourde en transit entre l'autoroute Félix-Leclerc et le Port de Québec sur l'autoroute Dufferin-Montmorency pour qu'elle n'emprunte plus le boulevard Henri-Bourassa.
- Relier le secteur industriel du chemin de la Canardière à l'autoroute Dufferin-Montmorency.

Écho-citoyenNEs - Regroupement de citoyennes et de citoyens de l'arrondissement de Limoilou (mémoire)

47 signataires

Recommandations :

- Mettre fin au développement de la zone industrielle La Canardière.
- Ne pas installer dans la zone portuaire l'usine de compostage prévue par la Ville de Québec.
- Utiliser l'autoroute Dufferin-Montmorency comme voie d'accès majeure à la zone portuaire plutôt que le boulevard Henri-Bourassa.
- Respecter l'engagement de fermer l'incinérateur en 2024 au plus tard.

Regroupement de résidants du secteur du boulevard Henri-Bourassa (Limoilou)

33 signataires

Recommandation :

- Assurer le respect de la limite de charge permise et des limites de vitesse sur la portion sud du boulevard Henri-Bourassa.

Marcelle Lareau

Recommandation :

- Aménager les voies cyclables à l'écart des artères où la circulation est intense.

Bernard Plante

Recommandation :

- Tirer profit de l'expertise développée par la ville de Copenhague en matière de transport terrestre.

Valérie Harvey

Recommandation :

- Rendre l'usage de la bicyclette plus accessible et plus attrayant pour les résidents de Québec.

1.2.3 Organismes

Accès transports viables

Recommandations :

- Limiter la place de l'automobile au profit des transports collectifs et actifs.
- Favoriser la densification du territoire et la mixité des fonctions dans les quartiers.

Mobili.T – le Centre de Gestion des déplacements du Québec métropolitain

Recommandation :

- Créer des conditions d'accès aux lieux de travail plus favorables grâce aux transports collectifs et actifs.

Promo-Vélo

Recommandations :

- Adopter des mesures susceptibles d'encourager l'utilisation de la bicyclette.
- Rendre l'utilisation de la bicyclette plus pratique et plus sécuritaire.

Québec solidaire

Recommandations :

- Faciliter l'accès aux transports pour les citoyens appartenant à des groupes défavorisés.
- Veiller au développement d'une offre plus grande en matière de transport en commun et de transport actif, tout en restreignant la place de l'automobile.

Vivre en ville

Recommandation :

- Privilégier une planification de l'aménagement du territoire et des investissements qui augmentent l'attrait des citoyens pour les transports collectifs et actifs en misant sur la densification, un meilleur partage de la route et l'amélioration du transport en commun.

2. PROCESSUS DE CONSULTATION PUBLIQUE

2.1 MANDAT ET OBJECTIF

2.1.1 Mandat et objectifs du Groupe de travail sur la mobilité durable

En janvier 2009, la Ville de Québec a créé un groupe de travail ayant pour mandat de développer des orientations guidant, à l'horizon 2020, l'urbanisation et l'évolution des modes de transport dans une perspective de développement durable.

Composé d'experts et de personnes représentatives de divers milieux professionnels, le groupe de travail doit concevoir le Plan de mobilité durable de la Ville de Québec qui influencera les options de développement et le choix des moyens pour les 10 prochaines années. Ce Plan guidera notamment l'élaboration du nouveau Plan directeur d'aménagement et de développement (PDAD), ainsi que la révision des plans stratégiques de la Ville de Québec et du Réseau de transport de la capitale. Les réflexions s'articuleront autour des quatre thèmes suivants : démographie, économie, urbanisation et transport.

Pour élaborer le Plan de mobilité durable visant à faire de Québec une ville prospère, attrayante, vivante et respectueuse de son environnement, l'action du groupe de travail a pour objectif de :

- bien identifier les problèmes qui se posent à la Ville de Québec, les documenter adéquatement et présenter objectivement les grands choix qui s'offrent à la Ville, compte tenu de ses priorités de développement et des contraintes diverses avec lesquelles elle doit composer;
- prévenir les problèmes associés à certains types de développement urbain ou agir avant qu'ils ne deviennent difficilement « gérables » : perte de compétitivité sur le plan économique, congestion aiguë, pollution sous diverses formes, détérioration de la qualité de vie, manque d'attractivité pour les jeunes familles et certaines autres catégories de ménages, etc.;
- présenter des options originales de mobilité qui, étant adaptées à la situation particulière de la ville de Québec, seraient susceptibles de la rendre plus attrayante et plus intéressante pour y vivre et travailler;
- proposer les grands moyens de mobilité et identifier les principaux modes de financement.

ÉTAPES DE LA DÉMARCHE DU GROUPE DE TRAVAIL SUR LA MOBILITÉ DURABLE	
Février à mai 2009	État de la situation, identification des enjeux et des grands choix qui s'offrent à la Ville.
Mai à août 2009	Consultation préliminaire de la population.
Septembre 2009 à avril 2010	Dégagement d'une vision de la ville à l'horizon 2020 et élaboration d'un avant-projet de Plan de mobilité durable.
Mai à juin 2010	Consultation publique sur l'avant-projet de Plan de mobilité durable.
Juillet à novembre 2010	Choix définitifs et présentation des orientations, de moyens d'action et des projets structurants proposés dans le projet de Plan de mobilité durable qui sera déposé au conseil municipal pour adoption.

2.1.2 Objectifs de la consultation préliminaire

Cette première consultation des citoyens, des conseils de quartier et des organismes préoccupés par le développement de la ville de Québec visait à :

- amorcer une réflexion au sein de la population sur les orientations devant guider les choix en matière d'urbanisation et de transport qui influenceront le développement et l'aménagement de la ville dans une perspective de développement durable;
- informer la population des constats du groupe de travail sur l'état de la situation de Québec en matière de démographie, d'économie, d'urbanisation et de transport afin de valider ces constats;
- amener la population à répondre à des questions sur les enjeux et les problèmes identifiés par le groupe de travail afin de préciser, les besoins, les attentes et les appréhensions de la population de Québec;
- associer la population à l'élaboration du Plan de mobilité durable dès le début pour susciter son adhésion à la démarche et à son résultat.

2.2 DÉMARCHE DE CONSULTATION PRÉLIMINAIRE

2.2.1 L'information

Afin de présenter l'état de la situation et d'adresser des questions à la population sur les enjeux et les problèmes identifiés, le Groupe de travail sur la mobilité durable a élaboré une brochure intitulée *Vivre et se déplacer à Québec, Document de consultation en marge de l'élaboration*

d'un plan de mobilité durable. Ce document présentait les constats du groupe de travail et les grandes questions auxquelles il souhaitait apporter une réponse par ses échanges avec la population.

La population a été informée des modalités de la consultation préliminaire du groupe de travail et du contenu de son document de consultation par plusieurs moyens :

- une rencontre de presse a eu lieu le 21 mai 2009 afin de présenter aux médias les modalités et le contenu du document de consultation;
- un communiqué de presse et des rappels dont le contenu a été diffusé par plusieurs médias ont été émis les 21, 25 et 27 mai 2009;
- des annonces ont été publiées dans les éditions des samedis 23 et 30 mai 2009 du journal *Le Soleil* afin d'inviter la population à participer à la consultation;
- un article a été publié dans l'édition du mois d'août 2009 du bulletin municipal *Ma ville, d'un arrondissement à l'autre*, pour inviter la population à remplir le questionnaire de consultation en ligne;
- une lettre a été envoyée par le cabinet de la mairie aux présidents des conseils de quartier, ainsi qu'aux représentants des organismes reconnus par la Ville et ses arrondissements, afin de les inviter à participer à la consultation;
- une section dédiée à la consultation, présentant les modalités de la consultation préliminaire et le contenu du document de consultation, a été mise en ligne sur le site Internet de la Ville le 21 mai 2009;
- le document de consultation était également disponible dans les bureaux d'arrondissements et à l'hôtel de ville.

2.2.2 La consultation

Le processus de consultation préliminaire du Groupe de travail sur la mobilité durable prévoyait une tournée d'information et d'échanges suivie d'une consultation en ligne de la population. Les participants à la consultation préliminaire pouvaient aussi envoyer un mémoire à l'intention du groupe de travail.

La tournée d'information et d'échanges s'est déroulée en quatre séances tenues du 25 au 30 mai 2009 à divers endroits du territoire.² Le groupe de travail y était représenté par M. François Picard, membre du groupe de travail et vice-président du comité exécutif, ainsi que par MM. Liguori Hinse et Yvon Boudreau, respectivement le directeur et le secrétaire du groupe de travail. Les séances se sont déroulées de façon quasi identique. Après une introduction prononcée par M. Picard, MM. Hinse et Boudreau présentaient la démarche du groupe de travail en insistant sur le rôle de la population dans celle-ci. Ils exposaient ensuite les constats du groupe de travail quant à l'état de la situation et aux enjeux identifiés en matière de démographie, d'économie, d'urbanisation et de transport. Pour chacun de ces thèmes, ils présentaient les questions du document de consultation auxquelles la population était invitée à répondre. Dans un deuxième temps, les participants aux séances d'information

2. Une séance a été tenue au bureau d'arrondissement de Sainte-Foy-Sillery le lundi 25 mai à 19 h, au bureau d'arrondissement de La Haute-Saint-Charles le jeudi 28 mai à 19 h, au Centre communautaire Lucien-Borne le samedi 30 mai à 9 h et au cégep de Limoilou, campus de Charlesbourg, le samedi 30 mai à 13 h 30.

et d'échanges ont eu l'opportunité de demander des éclaircissements et d'exprimer leurs opinions en lien avec le contenu du document de consultation aux représentants du groupe de travail.

Afin de laisser suffisamment de temps pour répondre aux grandes questions du groupe de travail à un maximum de gens, la population a été invitée à participer à une consultation en ligne entre le 21 mai et le 31 août 2009. Les participants devaient remplir un questionnaire mis à leur disposition sur le site Internet de la Ville. Celui-ci était également disponible en version imprimée dans les bureaux d'arrondissements et à l'hôtel de ville. Le questionnaire reprenait l'ensemble des questions du document de consultation. Le questionnaire en ligne pouvait notamment être utilisé pour bonifier les opinions exprimées par les participants à la tournée d'information et d'échanges.

La population, les conseils de quartier et les organismes pouvaient également déposer un mémoire à l'intention du groupe de travail jusqu'au 31 août 2009.

L'organisation et l'animation des assemblées publiques ainsi que l'analyse des commentaires et la production du rapport ont été assurées par le Service des communications.

2.3 Rapport de consultation

Le présent rapport fait état des opinions exprimées lors de la tournée d'information et d'échanges, ainsi que par le biais des questionnaires de consultation en ligne et des mémoires déposés.

Le rapport propose une synthèse et une classification des éléments de réponse donnés à chaque question du document de consultation, puis un résumé de chacun des mémoires reçus faisant ressortir ses principales recommandations.

L'objectif de ce rapport est de rendre compte, de façon synthétique et objective, des principaux points de vue exprimés par la population. Il n'a pas la prétention d'être exhaustif. Il fait état des principales tendances qui se sont dégagées ainsi que des préoccupations les plus spécifiques qui sont ressorties lors de la consultation. Ce vaste répertoire d'opinions contribuera à enrichir la réflexion du groupe de travail menant à l'élaboration d'un avant-projet de Plan de mobilité durable.

Le recueil des mémoires déposés est accessible dans la section de la consultation *Vivre et se déplacer à Québec* du site Internet de la Ville de Québec, accessible au www.ville.quebec.qc.ca. Le recueil est également disponible sur demande au Service des communications.

3. PARTICIPATION DE LA POPULATION

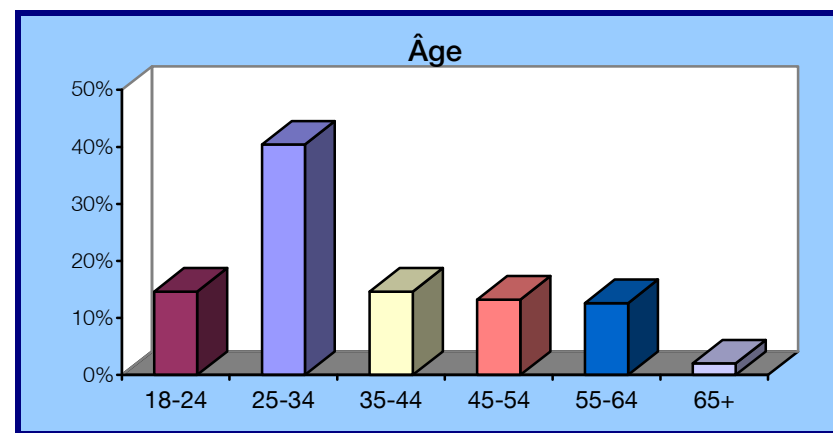
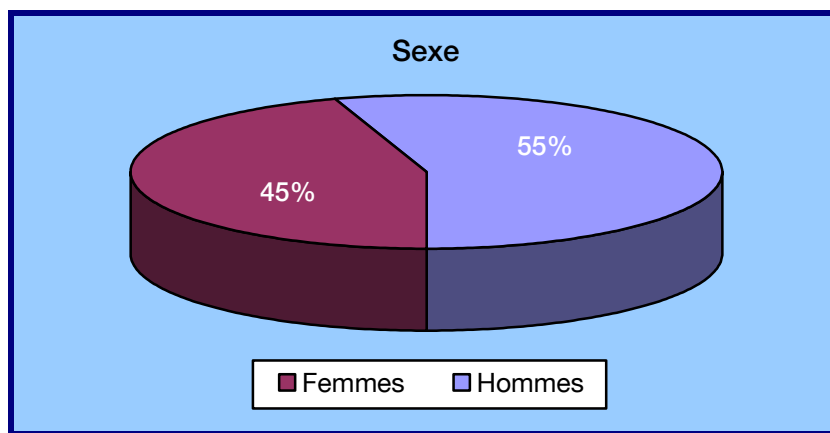
3.1 NOMBRE DE PARTICIPANTS À LA TOURNÉE D'INFORMATION ET D'ÉCHANGES

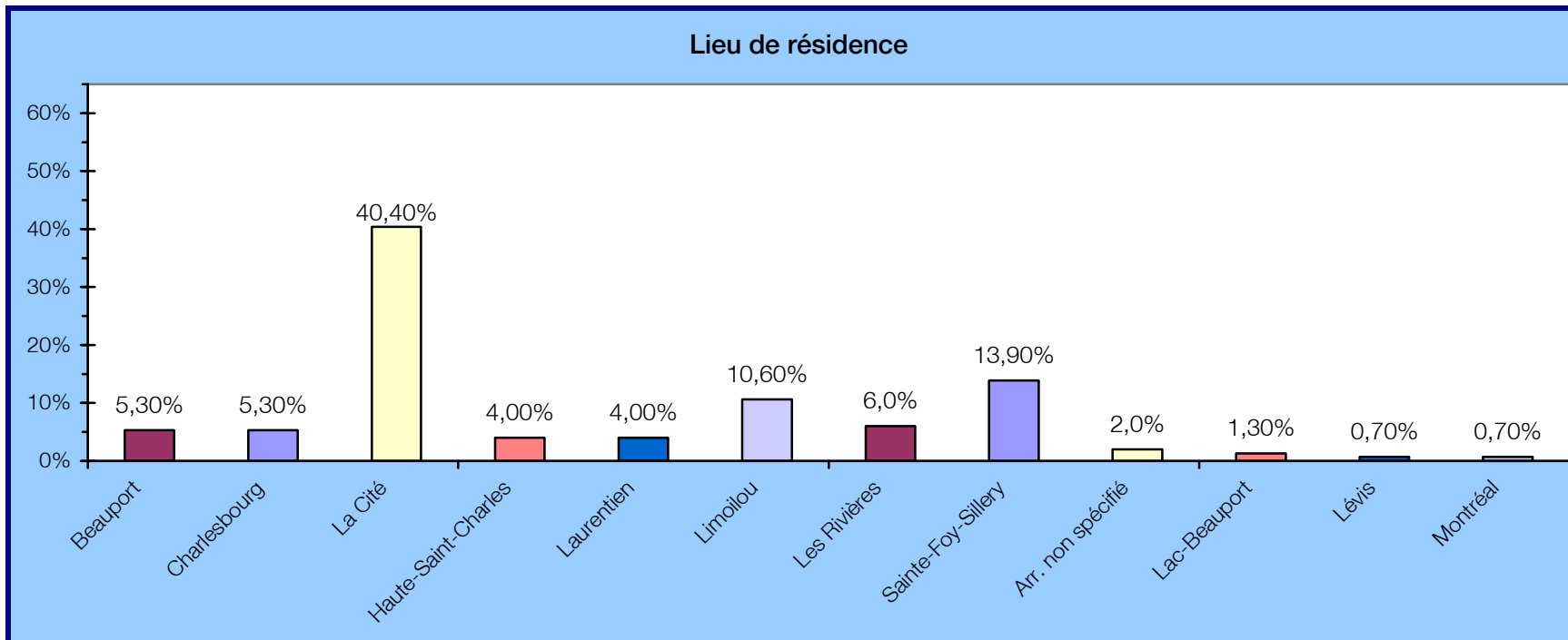
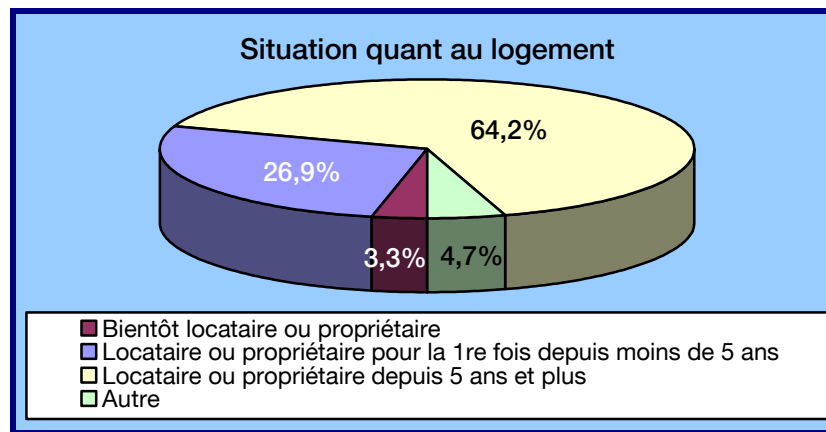
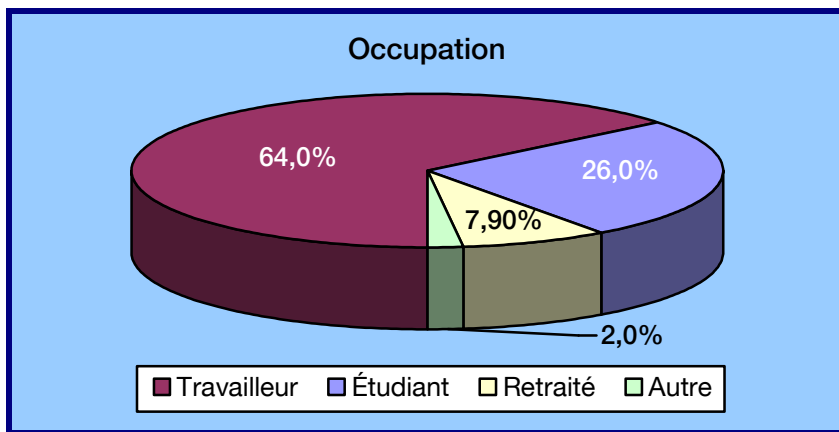
Au total, près de 115 personnes ont participé aux quatre séances de la tournée d'information et d'échanges; 63 d'entre elles se sont exprimées en public.

PARTICIPATION AUX SÉANCES DE LA TOURNÉE D'INFORMATION ET D'ÉCHANGES	
25 mai, 19 h Bureau d'arrondissement de Sainte-Foy-Sillery	30 personnes présentes 17 personnes se sont exprimées
28 mai, 19 h Bureau d'arrondissement de La Haute-Saint-Charles	17 personnes présentes 12 personnes se sont exprimées
30 mai, 9 h Centre communautaire Lucien-Borne	40 personnes présentes 22 personnes se sont exprimées
30 mai, 13 h 30 Cégep Limoilou, campus de Charlesbourg	26 personnes présentes 12 personnes se sont exprimées

3.2 PROFIL DES PARTICIPANTS À LA CONSULTATION EN LIGNE

Dans le cadre de la consultation en ligne, 151 questionnaires électroniques complétés ont été reçus. Le profil de ces participants est dressé en fonction du sexe, de l'âge, de l'occupation, de la situation quant au logement et (arrondissement de Québec ou autre ville) dont les répartitions sont présentées dans les graphiques ci-dessous.





3.3 AUTEURS DES MÉMOIRES ET DES PÉTITIONS DÉPOSÉS

Dix-huit mémoires et deux pétitions ont été déposés à l'intention du Groupe de travail sur la mobilité durable par onze personnes ou groupes de personnes, trois conseils de quartier et cinq organismes.

AUTEURS DES MÉMOIRES ET DES PÉTITIONS
Conseils de quartier
Conseil de quartier de Montcalm
Conseil de quartier de Saint-Jean-Baptiste
Conseil de quartier de Sillery
Citoyennes et Citoyens
Patrick Allaire
Suzie Cloutier et Dominic Martin
Écho-citoyenNEs - Regroupement de citoyennes et de citoyens de l'arrondissement de Limoilou
Valérie Harvey
André Huot et Julie Lachance
Pierre Laflamme
Marcelle Lareau
Odile Légaré
Bernard Plante
Regroupement de résidants du secteur du boulevard Henri-Bourassa (Limoilou)
Tatiana Tinoco
Organismes
Accès Transports Viables
Mobili.T- Gestion des déplacements
Promo-Vélo
Québec solidaire
Vivre en ville

4. ANALYSE DES RÉPONSES AUX QUESTIONS DU GROUPE DE TRAVAIL

Cette section présente une classification des éléments de réponses, abrégés et standardisés, formulés par les participants à la consultation lors de la tournée d'information et d'échanges ou par le biais du questionnaire en ligne en réaction aux questions du document de consultation.

Sous chaque question (bandes vert pâle du tableau), les éléments de réponses ont été regroupés par thème. Lorsque la question a été adressée à une ou des catégories de participants, c'est spécifié au-dessus de la question. Si rien n'est spécifié, c'est que la question a été adressée à tous. La fréquence à laquelle chaque élément de réponse a été exprimé est indiquée pour chaque séance et pour l'ensemble de la tournée d'information et d'échanges, de même que pour la consultation en ligne. Les commentaires et précisions permettant de mieux comprendre chaque élément de réponse sont présentés sous celui-ci le cas échéant. Le code de couleur permet de savoir d'où provient chaque commentaire ou précision (séances de la tournée d'information et d'échanges ou consultation en ligne).

4.1 DÉMOGRAPHIE	25 mai	28 mai	30 mai AM	30 mai PM	Total tournée	Consultation en ligne
<i>Qu'est-ce qui vous inciterait à choisir la ville de Québec comme lieu de résidence?</i>						
Population, histoire et géographie						
Beauté de la ville et des paysages						33
Dimension de la ville (population et territoire)						27
Échelle et dimension humaine. Densité de population acceptable, surtout au centre. Taille moyenne, pas trop grosse.						
Histoire et patrimoine						20
Mise en valeur du patrimoine et cachet historique. Architecture. Conservation du patrimoine architectural bâti.						
Population de Québec						10
Esprit du peuple québécois. La ville est « humaine », elle n'est pas impersonnelle.						

4.1 DÉMOGRAPHIE	25 mai	28 mai	30 mai AM	30 mai PM	Total tournée	Consultation en ligne
<p>Diversité culturelle. Population sympathique et accueillante. Moins d'immigrants qu'à Montréal.</p> <p>Ville francophone</p>						5
<p>Presque totalement francophone contrairement à Montréal.</p> <p>Relief de la ville</p>						3
<p>Capitale nationale</p>						2
<p>Localisation géographique</p>						2
<p>Droits et libertés</p>						1
<p>Animation urbaine</p> <p>Vie culturelle et artistique dynamique</p>						33
<p>À proximité des lieux de résidence. Émergence d'une scène de Jazz.</p> <p>Vie de quartier dynamique</p>						12
<p>Quartiers centraux dynamiques. Milieux de vie intéressants et animés : fêtes, activités, bars et restaurants. Présence d'une artère commerciale vivante accessible à pied comme les avenues Maguire et Cartier ou la rue Saint-Jean dans le quartier Saint-Jean-Baptiste. Le quartier Montcalm est un modèle de quartier attractif.</p> <p>Vie urbaine dynamique</p>						8
<p>Ambiance décontractée.</p>						

4.1 DÉMOGRAPHIE	25 mai	28 mai	30 mai AM	30 mai PM	Total tournée	Consultation en ligne
Attraits touristiques						5
À proximité des lieux de résidence. Vieux-Québec						
Grands événements						4
400e et son effet d'entraînement. Festival d'été et autres festivals. À proximité des lieux de résidence.						
Restaurants, gastronomie						4
Offre d'activités variées						4
Transformer une partie du bassin Louise en plage publique						1
Qualité de vie						
Qualité de vie	2				2	28
Sécurité						22
Faible criminalité.						
Services de proximité efficaces						13
Sports et loisirs						12
À proximité des lieux de résidence. Marche, jogging, patin et ski de fond.						
Tranquillité	2				2	10

4.1 DÉMOGRAPHIE	25 mai	28 mai	30 mai AM	30 mai PM	Total tournée	Consultation en ligne
Famille et amis à proximité						8
Accès aux services de garde et écoles						1
Propreté de la ville						1
Coût de la vie modéré						1
Emploi et formation						
Accès à l'emploi						26
Qualité des emplois.						
Accès aux études et institutions d'enseignement supérieur						11
Formation de la main-d'œuvre						1
Aménagement du territoire et transports						
Proximité des commerces et services						22
Accessibles à pied ou à vélo lors qu'on réside dans les quartiers centraux. En nombre et en variété suffisants.						
Transport en commun efficace						17
Permet de se rendre presque partout sans automobile. La ville aurait besoin d'un tramway ou d'un réseau de bus plus développé. Coût modéré						
Proximité des lieux de travail						10
Accessibles à pied ou à vélo lors qu'on réside dans les quartiers centraux. Permet d'éviter le trafic des heures de pointe.						

4.1 DÉMOGRAPHIE	25 mai	28 mai	30 mai AM	30 mai PM	Total tournée	Consultation en ligne
La possibilité de faire des trajets de moins de 30 minutes.						
Réseau cyclable	1	1	1		3	7
Que Québec intègre une forte préoccupation en faveur de l'augmentation des déplacements à vélo.						
Peu de congestion routière						6
Potentiel urbanistique						2
Aéroport international						2
Le port						1
Environnement						
Parcs et espaces verts						20
À proximité des lieux de résidence. Nombreux sentiers. Possibilité de pratiquer des activités de plein air en ville.						
Proximité de la nature, de la forêt						20
Possibilité de pratiquer des activités de plein air en ville.						
Qualité de l'environnement						5
Qualité de l'air, absence de smog et faible pollution atmosphérique. La Ville devrait chercher à réduire la pollution.						
Nombreux arbres dans la ville (forêt urbaine)						2
Devenir un modèle de développement durable						1
Venir à Québec permettrait de vivre en accord avec les valeurs environnementales.						

4.1 DÉMOGRAPHIE	25 mai	28 mai	30 mai AM	30 mai PM	Total tournée	Consultation en ligne
Habitation						
Accès à des propriétés abordables						6
Accès à des logements abordables						3
Logements accessibles à proximité du centre-ville						2
Possibilité de se loger à une distance du centre-ville franchissable à pied.						
Accès à des logements de qualité						1
<i>Qu'est-ce qui vous inciterait à choisir une autre municipalité?</i>						
Aménagement du territoire et transport						
Réseau de transport en commun déficient						31
Ne dessert pas tout le territoire. Endroits de la ville inaccessibles sans auto. Transport en commun peu développé et peu efficace en périphérie. Peu abordable. Mauvais rapport qualité/prix. Absence d'un tramway ou d'un métro. Pas suffisamment rapide et confortable. Les autobus devraient être climatisés. Devrait être mieux adapté aux jeunes en offrant un meilleur service couche-tard. Devrait être mieux adaptés aux étudiants en leur offrant un laissez-passer universel comme celui de Sherbrooke. Ne sent pas de volonté d'amélioration des services.						
Réseau cyclable déficient						16
Réseau très discontinu. Réseau utilitaire particulièrement déficient, surtout au centre-ville.						
Recours à l'automobile trop important à Québec						11
Réseau routier trop développé. Priorité donnée à l'automobile.						

4.1 DÉMOGRAPHIE	25 mai	28 mai	30 mai AM	30 mai PM	Total tournée	Consultation en ligne
Congestion routière et trafic constant		1			1	7
Étalement urbain et faible densité de population						6
Déplacements à pied plus aisés et sécuritaires						6
Trottoirs dans tous les quartiers.						
Déplacements à vélo plus aisés et sécuritaires						5
Proximité des commerces, services et loisirs des lieux de résidences						3
Possibilité de s'y rendre à pied.						
Services pour les familles à proximité : garderie, école, santé, loisirs et alimentation.						
Manque d'intérêt pour l'architecture de qualité						3
Trop d'autoroutes urbaines						2
Urbanisme						2
Manque de grands projets de développement						1
Manque d'espaces publics						1
Faible accès au fleuve						1
Absence de circulation interrives						1
Manque un TGV						1

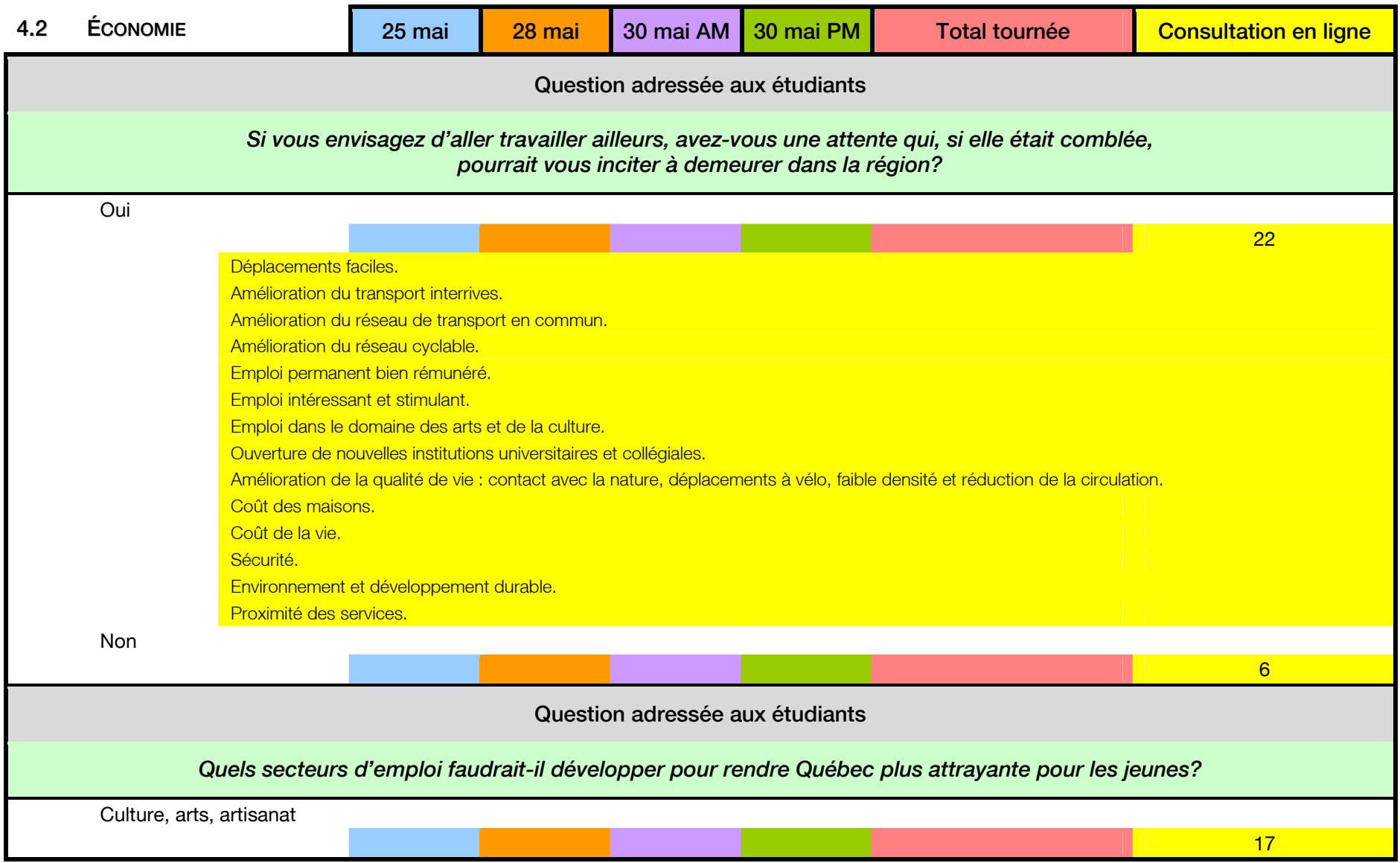
4.1 DÉMOGRAPHIE	25 mai	28 mai	30 mai AM	30 mai PM	Total tournée	Consultation en ligne
Coût des parcomètres au centre-ville						1
Manque de civisme						1
Emploi et formation						
Accès à l'emploi meilleur ailleurs						25
Qualité des emplois meilleure ailleurs. Intégration difficile lorsque le français est une seconde langue. La mauvaise desserte du territoire par le transport en commun limite les possibilités d'emploi.						
Études supérieures						1
Faible recours au télétravail des employeurs de Québec						1
Pour réduire les allers-retours aux heures de pointe sur les artères congestionnées.						
Faible niveau des salaires						1
Promotion, avancement de la carrière						1
Environnement						
Qualité de l'environnement et pollution						12
Meilleure qualité de l'air. La Ville devrait réglementer le chauffage au bois rigoureusement. Pollution sonore due à la circulation.						
Manque d'arbres et d'espaces verts						6
Manque d'espaces naturels						5

4.1 DÉMOGRAPHIE	25 mai	28 mai	30 mai AM	30 mai PM	Total tournée	Consultation en ligne
Devenir un modèle de développement durable						2
Vivre à Québec pourrait être perçu comme une contribution positive pour l'avenir et permettrait de vivre en accord avec les valeurs environnementales.						
Population, histoire et géographie						
Faible diversité ethnique et culturelle						11
Forte homogénéité de la population de Québec.						
Conservatisme de la population de Québec						5
Résistance au changement et réticence face à la nouveauté. Faible ouverture d'esprit. Égoïsme. Radios poubelle.						
Dimension de la ville (population et territoire)						3
Trop grosse pour être paisible, trop petite pour avoir une diversité culturelle intéressante.						
L'attrait d'une ville internationale						1
Tel que défini par l'université de Loughborough.						
Habitation						
Accès à la propriété plus abordable						10
Faible disponibilité de logements abordables		1			1	4
Qualité de vie						
Meilleure qualité de vie				1	1	8
Problèmes de transport dus à la congestion et à la mauvaise qualité du transport en commun (hors des heures de pointe, secteurs mal desservis).						
Manque de tranquillité						4

4.1 DÉMOGRAPHIE	25 mai	28 mai	30 mai AM	30 mai PM	Total tournée	Consultation en ligne
Ville mieux adaptée aux familles	1				1	1
Signaux peu encourageants à l'endroit des familles dans les quartiers centraux : difficulté de circuler à vélo, autobus souvent bondés.						
Trottoirs, espaces verts, services à proximité.						
Ville trop dédiée au tourisme au détriment de la qualité de vie des résidents.						2
Manque d'activités et d'équipements de loisir						1
Absence de commerces internationaux branchés (Apple Store, Ikea, Adidas, Starbucks, etc.)						1
Attrait de la campagne						1
Relations plus personnalisées avec les petites municipalités						1
Animation urbaine						
Vie culturelle peu dynamique						5
Vie urbaine pas assez dynamique						4
Vie de quartier pas assez dynamique						1
Manque d'événements culturels ou sportifs de calibre international						1
Services municipaux et taxation						
Taxes trop élevées						4
Services meilleurs ailleurs						3
Collecte des matières compostables par la municipalité						2

4.1 DÉMOGRAPHIE	25 mai	28 mai	30 mai AM	30 mai PM	Total tournée	Consultation en ligne
Réduction de la taxe de bienvenue et réductions de taxes en cas de rénovation						1
Manque de contrôle policier des voitures et des camions dans le centre						1
Des représentants municipaux plus respectueux de leurs citoyens						1
Opérations de déneigements trop fréquentes						1
Fréquents déplacements inutiles des autos stationnées dans la rue.						
Inconditionnels de Québec						
Rien ne me ferait choisir une autre municipalité						27

4.2 ÉCONOMIE	25 mai	28 mai	30 mai AM	30 mai PM	Total tournée	Consultation en ligne
Question adressée aux étudiants						
<i>Avez-vous bon espoir de décrocher, dans la région de Québec, l'emploi qui répond à vos aspirations?</i>						
Oui						21
Moyennement						5
Non						6
Le domaine de l'enseignement universitaire est saturé.						
Ne souhaite pas travailler à Québec						1



4.2 ÉCONOMIE	25 mai	28 mai	30 mai AM	30 mai PM	Total tournée	Consultation en ligne
Environnement et développement durable						7
Énergies propres et renouvelables (éolienne, solaire, géothermie...).						
Écodesign.						
Hautes technologies						6
Communication et relations publiques						6
Divertissements et loisirs						4
Recherche et innovation						4
Multimédia						4
Économie sociale, coopération et organismes communautaires						3
Design						3
Tourisme						2
Secteur des services						2
Stages rémunérés						2
Production locale et artisanale						1
Sciences sociales						1

4.2 ÉCONOMIE	25 mai	28 mai	30 mai AM	30 mai PM	Total tournée	Consultation en ligne
Relations internationales						1
Géographie						1
Immigration						1
Ingénierie						1
Affaires						1
Tous les secteurs						1
Aucun secteur en particulier						2
						1
<p>La Ville devrait travailler à attirer plus d'étudiants dont une part importante tend à rester après leur formation. Aucun secteur d'emploi en particulier n'attirerait davantage de jeunes.</p>						
Question adressée aux travailleurs						
<i>Croyez-vous que votre entreprise ou votre secteur d'activité aura la possibilité de poursuivre sa croissance et son développement à Québec?</i>						
Oui						62
<p>Oui, mais lentement. Santé mentale. Fonction publique. Environnement. Haute technologie. Développement immobilier.</p>						

4.2 ÉCONOMIE	25 mai	28 mai	30 mai AM	30 mai PM	Total tournée	Consultation en ligne
Incertain						9
	<p>Journalisme.</p> <p>Fonction publique provinciale en décroissance.</p> <p>La Ville doit investir dans le patrimoine pour attirer plus de touristes.</p> <p>La vitalité du domaine de l'architecture dépend de la vitalité des secteurs de l'immobilier et de l'aménagement du territoire.</p> <p>La croissance du secteur de l'enseignement dépend de la démographie qui fluctue.</p>					
Non						6
	<p>Fonction publique provinciale en décroissance.</p>					
Question adressée aux travailleurs						
<i>Observez-vous des contraintes qui nuisent au développement de l'entreprise où vous travaillez ou de votre secteur d'activité?</i>						
Oui						53
	<p>Transport en commun : services déficients et manque d'infrastructures.</p> <p>Ville adaptée uniquement à l'automobile : problèmes de stationnement, intersections dangereuses pour les piétons.</p> <p>Manque d'infrastructures pour les transports actifs.</p> <p>Transport interurbain déficient, absence de TGV.</p> <p>Crise économique.</p> <p>Manque de main-d'œuvre qualifiée et unilinguisme.</p> <p>Manque de soutien et freins à l'entrepreneurship.</p> <p>Structure de financement des médias et montréalisation de l'information.</p> <p>L'arrivée des gros commerces de détails nuit aux petits commerces.</p> <p>Décroissance démographique de l'est du Québec, le bassin traditionnel de main-d'œuvre de la région de Québec.</p> <p>Insuffisance de l'immigration pour assurer le renouvellement de la main-d'œuvre.</p> <p>Réticence à investir dans la qualité architecturale.</p> <p>Manque d'investissements dans de nouveaux produits touristiques et dans la redécouverte de notre histoire et des sites qu'elle a marqué.</p> <p>Compressions des budgets du secteur public et volonté politique de réduire la taille de l'État.</p> <p>Tracasseries bureaucratiques dans le secteur de la santé mentale.</p>					

4.2 ÉCONOMIE	25 mai	28 mai	30 mai AM	30 mai PM	Total tournée	Consultation en ligne
Non						22
Partisannerie politique. Capacité de payer des citoyens. Intérêts économiques particuliers. Prix des logements. Manque d'intérêt envers l'environnement. Faible sentiment de sécurité dû à l'itinérance et à la toxicomanie dans le quartier Saint-Roch.						
Question adressée aux travailleurs						
Selon vous, y a-t-il de nouveaux secteurs d'emploi qu'il faudrait développer dans la région?						
Hautes technologies						15
Énergies propres et durables, génétique et nanotechnologies. Le projet Neurocité semble être une bonne idée de développement.						
Environnement et développement durable						7
Énergies et technologies propres. Fabrication à partir de matériaux recyclés. Fournisseurs de matériaux recyclables.						
Culture, arts, artisanat						6
Rafraîchir les musées.						
Urbanisme, architecture et géographie						6
Implanter un pôle de créativité et développement urbain intelligent (ex. Portland, Oregon). Rafraîchir l'architecture de la ville. Architecture durable à énergie passive.						
Recherche scientifique et économie du savoir						6

4.2 ÉCONOMIE	25 mai	28 mai	30 mai AM	30 mai PM	Total tournée	Consultation en ligne
Soins de santé						5
Pénurie de médecins omnipraticiens et spécialistes. Contre l'exode des médecins.						
Économie sociale, coopération et organismes communautaires						3
Tourisme						3
Divertissements et loisirs						2
Ajouter une salle de spectacle d'une capacité de 300 à 700 personnes.						
Multimédia						2
Entrepreneuriat en général						2
Médias						1
Grands spectacles et événements						1
Besoin d'un nouveau Colisée et d'une équipe professionnelle de hockey.						
Production locale et artisanale						1
Secteur privé en général						1
Pas de nouveau secteur à développer en particulier						5
Il faut diversifier les secteurs d'emploi.						

4.2 ÉCONOMIE

25 mai	28 mai	30 mai AM	30 mai PM	Total tournée	Consultation en ligne
--------	--------	-----------	-----------	---------------	-----------------------

Question adressée aux étudiants et aux travailleurs

Estimez-vous qu'il y a suffisamment d'activités de divertissement à Québec? Que devrait-on faire à cet égard?

Oui

<p>Il y en a trop.</p> <p>Trop de subventions accordées aux activités de divertissement.</p> <p>Trop concentrées au centre-ville; mieux les répartir sur le territoire.</p> <p>Améliorer la publicité et la diffusion de l'information.</p> <p>Améliorer la promotion de nos artistes, notamment des musiciens.</p> <p>Améliorer l'accès aux activités en transport en commun.</p> <p>Favoriser la participation des familles en rendant les activités plus accessibles et en améliorant la promotion des activités qui leurs sont dédiées.</p> <p>Maintenir le rythme atteint depuis le 400e.</p> <p>Mettre plutôt l'emphase sur les activités actives, alors que maintenant ce sont les passives qui sont en valeur.</p> <p>Améliorer la tarification pour favoriser l'accessibilité, le Festival d'été n'est pas un exemple à suivre.</p> <p>Réduire les inconvénients dus aux activités de divertissement, notamment le bruit.</p> <p>Rendre les grands événements écoresponsables.</p> <p>Obtenir une équipe Ligue nationale de hockey n'est pas une priorité.</p> <p>Ne pas cibler uniquement les sports de haut calibre. Réorienter l'offre vers des activités originales accessibles au quotidien pour la population.</p> <p>Ajouter des restaurants végétariens.</p> <p>Ajouter des bars alternatifs (ex. Barberie).</p> <p>Favoriser l'ouverture de boîtes à chanson sur la rue Saint-Jean.</p> <p>Ajout de concerts classiques dans les églises.</p> <p>Entretien d'une patinoire sur la rivière Saint-Charles à chaque hiver.</p> <p>Mettre l'accent sur la nordicité de la ville avec des événements sportifs, plein air comme Redbull Crashed Ice.</p> <p>Ramener les Nordiques à Québec.</p> <p>Manque de salles de cinéma dans le centre-ville et de projections en anglais.</p> <p>Manque d'activités pour les jeunes.</p> <p>Parc d'attraction permanent.</p>	71
---	----

4.2 ÉCONOMIE	25 mai	28 mai	30 mai AM	30 mai PM	Total tournée	Consultation en ligne
Ambivalent						6
	<p>Il y a suffisamment de grandes activités, mais pas assez de petites et moyennes.</p> <p>Aller au-delà du spectaculaire et de la « dysneyfication » et aménager la ville comme un lieu attrayant, dynamique et authentique; un lieu où l'on envie de flâner et non une coquille vide pour spectacle et tourisme superficiels.</p> <p>Certains centres de divertissements tels que les cinémas sont loin du centre et peu accessibles.</p> <p>Manque d'activités l'hiver, mais l'été c'est suffisant.</p> <p>Manque de diversité.</p>					
Non						21
	<p>Favoriser la création de lieux de divertissement, de loisir et de culture.</p> <p>Soutenir et promouvoir les événements existants et investir pour en développer des nouveaux.</p> <p>Mieux mettre en valeur et soutenir les artistes émergents.</p> <p>Prendre garde de ne pas faire un « Disney » avec Québec.</p> <p>Assurer une mixité de fonctions dans les quartiers pour favoriser l'effervescence.</p> <p>Revitaliser d'autres quartiers à l'image du nouveau Saint-Roch (petits cafés, restaurants, salles de spectacles...).</p> <p>Plus d'activités pour les jeunes. L'offre actuelle cible essentiellement les baby-boomers (ex. Festival d'été).</p> <p>Plus d'activités culturelles.</p> <p>Favoriser le mécénat.</p> <p>Favoriser la concertation entre les promoteurs et les organismes subventionnaires.</p> <p>Des progrès ont été faits avec le 400e, mais il faut continuer les efforts pour attirer des événements à grand déploiement destinés aux touristes.</p> <p>Améliorer l'offre de spectacles et ajouter des salles de spectacles de qualité, dont au moins une de grande envergure.</p> <p>Diversifier l'offre de cinéma.</p> <p>Favoriser l'ouverture d'un nouveau cinéma accessible en autobus au centre-ville.</p> <p>Construire un nouveau Colisée.</p> <p>Prolongement de la Promenade Samuel-de-Champlain vers le Vieux-Port et vers Cap-Rouge.</p> <p>Interdire la circulation routière dans la rue Saint-Jean à l'intérieur des murs toutes les fins de semaine et y produire des artistes de rue.</p> <p>Mettre en valeur le décor du 19e siècle.</p>					

4.2 ÉCONOMIE	25 mai	28 mai	30 mai AM	30 mai PM	Total tournée	Consultation en ligne
Question adressée aux travailleurs de 55 ans et plus						
<i>Envisagez-vous de continuer à travailler après l'âge où vous serez admissible à la retraite?</i>						
Oui						5
Probablement						3
Probablement pas						2
Non						4
Question adressée aux travailleurs de 55 ans et plus						
<i>Quelles sont les principales conditions qui vous inciteraient à demeurer plus longtemps en emploi?</i>						
Amélioration des conditions d'emploi et des salaires						3
Opportunités de faire profiter de l'expérience acquise						3
Santé						2
Besoin de revenus additionnels						2
Proximité du travail						1
Qualité de vie						1

4.2 ÉCONOMIE	25 mai	28 mai	30 mai AM	30 mai PM	Total tournée	Consultation en ligne
Question adressée aux retraités						
<i>Envisagez-vous de réintégrer le marché du travail?</i>						
Probablement						1
Probablement pas						2
Non						3
Question adressée aux retraités						
<i>Quels sont les principaux facteurs qui vous inciteraient à réintégrer le marché du travail?</i>						
Besoin de revenus additionnels						2
Amélioration des conditions d'emploi et des salaires						1



4.3 URBANISATION	25 mai	28 mai	30 mai AM	30 mai PM	Total tournée	Consultation en ligne
Favoriser les services de partage de véhicule (ex. Communauto)						2
Améliorer la sécurité des déplacements						2
L'automobile est le mode de transport le plus meurtrier.						
Favoriser les déplacements intermodaux						1
Réduire les problèmes de stationnement						1
Qualité de vie						
Améliorer la qualité de vie						11
En réduisant les impacts néfastes de l'automobile par la diminution de l'usage rendue possible par une mixité de fonctions accessibles à proximité. Les déplacements collectifs et actifs sont plus simples à gérer qu'une automobile demandant beaucoup d'entretien et d'argent.						
Réduire les problèmes de santé liés au manque d'activité physique						10
Meilleure utilisation de son temps						2
Aménagement du territoire						
Favoriser la densification de la ville et renforcer la mixité et la proximité des fonctions dans les quartiers						4
Notamment pour améliorer la vie de quartier. Donner la possibilité d'habiter à proximité de son employeur.						
Économie						
Augmenter la compétitivité et l'attractivité de la ville						2
La possibilité de se déplacer autrement qu'en automobile est un des facteurs amenant à choisir Québec plutôt qu'une autre ville.						
Oui, mais...						
Québec doit s'améliorer beaucoup à cet égard						3
Les villes européennes sont beaucoup plus attrayantes que Québec à cet égard.						

4.3 URBANISATION	25 mai	28 mai	30 mai AM	30 mai PM	Total tournée	Consultation en ligne
Mode de vie conditionnant au transport en automobile						3
Offre de transport en commun insuffisante ou inadéquate en périphérie						3
Horaires trop contraignants des parcours entre les villes en périphérie (ex. Lac Beauport) et le centre-ville. Transport adapté inadéquat.						
Plusieurs employeurs n'offrent pas d'incitatifs au recours aux transports collectifs						1
Contraintes climatiques						1
Question adressée à ceux qui s'appêtent à choisir une première résidence ou qui l'on fait dans les cinq dernières années						
<i>Quelles conditions essentielles doivent être réunies pour que vous décidiez d'habiter à Québec et éventuellement d'y établir votre famille?</i>						
Habitation						
Disponibilité de logements abordables	4	1	2		7	8
Permettrait de rompre l'isolement des personnes âgées dans certains quartiers en introduisant des logements abordables pour les jeunes familles. Suggestion que la Ville procède à des investissements dans le secteur immobilier pour offrir des logements moins chers aux jeunes ménages, notamment en soutenant la mise sur pied de coopératives d'habitation. Investir dans le logement social est rentable pour la Ville en raison des taxes perçues sur les nouveaux bâtiments. Améliorer l'accès au logement dans les quartiers centraux.						
Soutenir l'implantation d'un plus grand nombre de coopératives d'habitation. À proximité du réseau de transport en commun. Pour maintenir sa qualité de vie.						
Accès à la propriété abordable		1			1	7
Disponibilité de propriétés abordables dans les quartiers centraux. Le prix des propriétés est actuellement trop élevé.						
Incitatifs à la rénovation						1

4.3 URBANISATION	25 mai	28 mai	30 mai AM	30 mai PM	Total tournée	Consultation en ligne
Transport						
Système de transport en commun efficace	1			1	2	16
Devrait être amélioré, surtout hors des périodes de pointe.						
Améliorations requises par rapport aux services actuels.						
Le service devrait être fiable, économique, moderne, fréquent et adapté à l'achalandage.						
Particulièrement pour se rendre au travail en hiver.						
Augmenter la place accordée au vélo dans le réseau routier et développer le réseau cyclable	1	1			2	5
Développer des modes de transport durables alternatifs à l'automobile						3
Certaines familles veulent pouvoir faire le choix de ne pas avoir d'automobile.						
Système de transport collectif rapide vers Montréal						1
Emploi et économie						
Accès à un emploi de qualité						13
Emploi stimulant.						
Emploi bien rémunéré.						
Faciliter la reconnaissance des qualifications des immigrants, notamment des professionnels accrédités à l'extérieur du Québec.						
Présence d'un secteur technologique de pointe						2
Environnement						
Prioriser la qualité de l'environnement urbain				1	1	9
Pour se donner une image jeune et dynamique.						
Les choix stratégiques de la Ville doivent donner l'espoir d'une amélioration de l'environnement à moyen et long terme. La réalisation de ces orientations doit passer par de grands projets aptes à mobiliser la collectivité. La Ville pourrait revoir sa réglementation d'urbanisme dans le sens du développement durable et développer des quartiers modèles.						

4.3 URBANISATION	25 mai	28 mai	30 mai AM	30 mai PM	Total tournée	Consultation en ligne
Aménagement du territoire						
Favoriser la mixité des fonctions dans les quartiers						8
Éviter la construction de nouveaux quartiers « dortoirs » sans service de proximité. Améliorer l'accès aux commerces et services pour les gens des quartiers centraux et ceux qui se déplacent en autobus. Certains types de commerces sont concentrés aux abords des autoroutes ou se retrouvent uniquement en périphérie. Les commerces et services de proximité devraient être accessibles à pied à partir des résidences.						
Favoriser la densification et lutter contre l'étalement						4
Notamment pour préserver le territoire agricole.						
Qualité de vie						
Présence d'écoles à proximité des résidences	1				1	6
Ne pas fermer les écoles des quartiers centraux et de la première couronne.						
Particulièrement en haute-ville.						
Les élèves devraient pouvoir se rendre à l'école sans être accompagnés en autobus, à vélo, ou mieux, à pied.						
Sécurité						7
Préoccupation générale pour l'amélioration et le maintien de la qualité de vie	1			1	2	5
Adapter quartiers centraux aux besoins des jeunes familles	2				2	4
Vie culturelle et artistique dynamique						5
Diversité ethnoculturelle						4
Dynamisme de la ville						3
Offre d'équipements et d'activités de loisir à proximité	1				1	1
Parcs, patinoire, etc.						

4.3 URBANISATION	25 mai	28 mai	30 mai AM	30 mai PM	Total tournée	Consultation en ligne
Vie de quartier dynamique						2
Tranquillité						2
Question adressée aux propriétaires et aux locataires actuels						
<i>Pour accueillir de nouveaux ménages en évitant l'étalement urbain, accroître le nombre de personnes dans les quartiers déjà bâtis semble être la solution. Êtes-vous d'accord avec ce diagnostic? Pourquoi?</i>						
En faveur d'une certaine densification						
Aménagement du territoire						
Freiner l'étalement urbain	3	1	3	2	9	17
Éviter la multiplication des pôles de développement qui engendre de la congestion et nuit à la qualité du transport en commun (ex. Los Angeles).						
Ne pas empiéter sur les milieux agricoles et ruraux.						
Pour réduire les coûts engendrés par l'étalement et économiser nos ressources naturelles limitées.						
Réduire l'éparpillement des activités sur le territoire.						
Conserver la nature et les milieux agricoles entourant la ville.						
Conserver la dimension humaine de la ville.						
Maximiser l'utilisation des infrastructures et services publics existants	1				1	12
Optimiser l'utilisation des services et infrastructures municipaux, mais aussi ceux du secteur de l'éducation.						
Maximiser l'utilisation des terrains vacants ou sous-utilisés		1			1	11
Pour favoriser la densification, imposer une taxe sur les terrains vacants						
La Ville devrait favoriser l'élimination des terrains vacants et les stationnements de surface dans les quartiers centraux et la première couronne avant de développer d'autres secteurs.						
Éviter d'utiliser ces terrains pour construire des bureaux au centre-ville, car le réseau routier est saturé.						
Optimiser l'utilisation des secteurs bâtis						10
Permettre la construction d'immeubles résidentiels entre les immeubles existants.						

4.3 URBANISATION	25 mai	28 mai	30 mai AM	30 mai PM	Total tournée	Consultation en ligne
<p>Privilégier la densification de la banlieue plutôt que les quartiers centraux qui subissent déjà des pressions importantes, notamment en matière de circulation routière. Dans les quartiers de la banlieue, la Ville pourrait autoriser des constructions en hauteur à proximité du réseau Métrobus.</p> <p>Occuper les secteurs ciblés par le schéma d'aménagement pour le développement.</p>						
Consolider les quartiers existants et favoriser leur vitalité						7
<p>Préserver la dimension humaine des quartiers bâtis en freinant l'étalement.</p>						
Favoriser la revitalisation des quartiers bâtis						5
<p>La densification est possible si l'on rafraîchit l'image de ces quartiers.</p> <p>Les quartiers centraux doivent être perçus comme agréables et sécuritaires pour que les citoyens veuillent y vivre.</p> <p>Pour favoriser la revitalisation des bâtiments existants, la Ville devrait offrir des incitatifs à la rénovation dans les vieux quartiers.</p> <p>La densification devrait servir à l'embellissement des banlieues qui sont plutôt laides.</p>						
Favoriser la diversification des activités dans les quartiers						2
Reconvertir les secteurs en déclin						2
<p>La revitalisation du secteur d'Estimauville axée sur une densification résidentielle est une bonne idée.</p>						
Favoriser l'aménagement de quartiers « verts »						1
Transport						
Favoriser l'efficacité et le développement des transports collectifs	3				3	16
<p>Concentrer la densification dans certains secteurs où il y aurait une offre très forte de transport en commun.</p> <p>Favoriser le covoiturage en plus de développer le réseau de transport en commun.</p> <p>Favoriser des projets de transport en commun structurants tels qu'un tramway.</p>						
Réduire les impacts de la circulation automobile et de la congestion routière	2				2	6
<p>Impacts sur la qualité de vie.</p> <p>Impacts écologiques.</p> <p>La solution aux problèmes de congestion passe aussi par le télétravail qui permet aux gens de réduire leurs déplacements.</p>						
Réduire la dépendance à l'automobile et aux combustibles fossiles				2	2	5

4.3 URBANISATION	25 mai	28 mai	30 mai AM	30 mai PM	Total tournée	Consultation en ligne
Hausse importante prévisible des coûts de l'essence.						
La Ville devrait mettre en place des incitatifs à l'abandon du recours à l'automobile.						
Réduire la longueur des déplacements et le temps consacré au transport	2				2	4
Les contraintes de temps empêchent souvent de faire de longs déplacements autrement qu'en automobile.						
Favoriser les déplacements actifs	2				2	4
Meilleure gestion du transport						3
Environnement						
Favoriser un développement durable de la ville et de la qualité de l'environnement						10
Réduire la pollution atmosphérique.						
Conserver les espaces verts en milieu urbain et les espaces naturels à l'intérieur et autour de la ville						8
Préserver les boisés et la nature en périphérie de la ville en freinant l'étalement. Préserver la forêt urbaine. Ces espaces essentiels pour l'avenir de la société sont irremplaçables. Les espaces verts devraient être mis à l'abri des projets des promoteurs.						
Préserver les terres agricoles entourant la ville		1				3
Ces terres essentielles pour l'avenir de la société sont irremplaçables.						
Favoriser le développement du recyclage des matières résiduelles						1
Favoriser une meilleure gestion des eaux usées						1
Habitation						
Favoriser l'ajout de logements abordables						8
Soutenir l'installation de jeunes familles dans les quartiers centraux à proximité des services. Les logements y sont actuellement trop coûteux. Les nouvelles constructions devraient répondre aux besoins de la majorité plutôt qu'aux attentes des plus fortunés. Les pouvoirs publics doivent investir dans la construction de logements abordables.						

4.3 URBANISATION	25 mai	28 mai	30 mai AM	30 mai PM	Total tournée	Consultation en ligne
Améliorer l'accès à la propriété						5
La Ville devrait profiter de la densification des vieux quartiers pour y faciliter l'accès à la propriété.						
Revoir le modèle traditionnel de la maison unifamiliale						3
Il n'y a pas suffisamment d'espace pour que tout le monde ait une résidence unifamiliale en banlieue. Favoriser la construction de maisons en rangées, de duplex ou de triplex. Autoriser l'agrandissement et l'ajout d'étages aux maisons existantes afin de permettre leur conversion en résidence multigénérationnelle.						
Favoriser l'ajout de logements « verts »						2
Assurer une offre diversifié des différents types de logements et éviter la gentrification						1
Un équilibre entre les logements sociaux, les logement locatifs privés et les condominiums permet de maintenir une mixité sociale.						
Qualité de vie						
Favoriser l'amélioration de l'offre de commerces et de services de proximité						7
Favoriser l'ouverture au monde et l'enrichissement collectif						1
Stimuler la vie culturelle et artistique						1
Les concentrations d'artistes attirent les artistes.						
Appui général et motifs divers						
Appui général sans préciser pourquoi		1	4	2	7	11
La majorité silencieuse est en accord. Ne pas reculer aux premières manifestations de désaccord.						
La nouvelle réglementation sur l'urbanisme est timide en matière de densification du territoire.						
Viser la réduction des écarts de densité entre les quartiers en densifiant ceux qui le sont moins.						
En faveur d'une densification intelligente de la colline parlementaire.						
Privilégier d'autres secteurs où la pression du développement est moins forte que sur la colline parlementaire.						
Dans la mesure où l'on cherche en parallèle à réduire les impacts du camionnage sur la qualité de vie.						
Dans la mesure où l'on cherche à préserver la quiétude des résidents.						
Le défi est de densifier tout en maintenant un cadre de vie de qualité.						

4.3 URBANISATION	25 mai	28 mai	30 mai AM	30 mai PM	Total tournée	Consultation en ligne
Seule solution aux problèmes d'aménagement et de transport						2
La densification doit cependant être faite de façon intelligente et durable.						
Solution appliquée efficacement ailleurs dans le monde						2
Solution prescrite par de nombreux experts						1
Mitigé par rapport à la densification						
Aménagement et gestion du territoire						
Craint la construction d'édifices en hauteur	1				1	7
Les édifices en hauteur favorisent l'apparition de vents désagréables pour les marcheurs. La hauteur raisonnable des édifices de Québec est un de ses avantages par rapport à d'autres villes.						
Risque de mauvaise intégration des nouvelles constructions dans les quartiers existants						6
Éviter la construction de secteurs fermés, non intégrés au quartier, qui dédoublent les services déjà présents. Les nouvelles constructions ne doivent pas être beaucoup plus hautes que le bâti environnant. La Ville doit proposer des solutions adaptées à chaque quartier et éviter d'imposer des modèles de l'extérieur.						
Craint la transformation des quartiers						3
La densification des quartiers doit rester volontaire et non imposée. On ne doit pas dénaturer la fonction première d'un secteur, surtout si elle est résidentielle. La qualité architecturale des nouvelles constructions est une condition essentielle. Le quartier Saint-Jean-Baptiste pourrait difficilement être densifié sans lui enlever un part importante de son charme.						
Craint la diminution du nombre de cases de stationnement						3
On ne doit pas éliminer les stationnements privés des immeubles résidentiels de toute taille afin de densifier, forçant ainsi les gens à recourir au stationnement de rue. Il est plus facile de renoncer à utiliser son automobile pour se rendre au travail si l'on n'a pas à déplacer constamment son véhicule en raison de la réglementation du stationnement de rue.						
Craint la construction de bureaux	1				1	1
La densification des quartiers centraux ne doit pas passer par la construction de bureaux en raison des pressions supplémentaires sur le réseau routier qui seraient engendrées.						

4.3 URBANISATION	25 mai	28 mai	30 mai AM	30 mai PM	Total tournée	Consultation en ligne
Qualité de vie						
Risque de détérioration de la qualité de vie et de la tranquillité			1		1	6
Québec doit rester à échelle humaine. La densification ne doit pas se faire au prix d'un changement de la dynamique de la ville.						
La tranquillité est importante pour les jeunes familles.						
Risque de détérioration de l'apparence de la ville			1		1	4
Le paysage urbain pourrait être affecté par la construction de tours, la perte d'espaces verts et de boisés.						
Transport						
Risque d'aggravation de la congestion routière			1	1	2	4
L'augmentation de la congestion va de pair avec une détérioration de la sécurité des piétons.						
Habitation						
Craint la réduction de la taille des nouveaux terrains résidentiels						1
La grandeur des terrains est importante pour les jeunes familles.						
Appui mitigé en général et motifs divers						
Craint une augmentation « à tout prix » de la population de la ville						4
La solution aux problèmes de mobilité passe par le télétravail qui permet de s'établir n'importe où tout en réduisant les déplacements.						
On doit privilégier les zones pouvant facilement être desservies par les services publics, ne pas densifier à tout prix.						
Appui mitigé sans dire pourquoi						2
Craint les coûts de la densification pour la collectivité						1
En désaccord avec la densification						
Aménagement du territoire						
Éviter de concentrer davantage la population						7
Augmenterait le coût des infrastructures et développerait des problèmes où il n'y en a pas actuellement.						

4.3 URBANISATION	25 mai	28 mai	30 mai AM	30 mai PM	Total tournée	Consultation en ligne
Transport						
Circulation et congestion routière	2				2	3
En désaccord avec le développement du secteur du boulevard Laurier et de la tête des ponts en raison de la congestion actuelle qui s'aggraverait.						
Va et vient en dehors des heures de pointe.						
Habitation						
Nouvelles constructions conçues pour les plus nantis						2
Acceptation sociale						
Opposition des résidents actuels des quartiers bâtis						2
Désaccord général						
En désaccord sans dire pourquoi						2
Question adressée aux propriétaires et aux locataires actuels						
<i>Quels sont les moyens acceptables que la Ville pourrait mettre en œuvre afin d'accueillir un plus grand nombre de ménages dans les quartiers bâtis?</i>						
Transport						
Améliorer le transport en commun	6	2	4	4	16	24
Améliorer la desserte des quartiers périphériques.						
Notamment en implantant un nouveau mode de transport en commun lourd en site propre.						
Améliorer la desserte entre les destinations à l'intérieur et entre les quartiers périphériques.						
Ajouter des voies réservées aux autobus.						
Améliorer le confort des autobus.						
Développer le réseau structurant de transport en commun par l'ajout d'un tramway.						
Réduire la tarification pour les étudiants.						
Ajouter des stationnements incitatifs en périphérie desservis par des navettes express vers le centre-ville.						
Créer des zones à faible circulation automobile.						

4.3 URBANISATION	25 mai	28 mai	30 mai AM	30 mai PM	Total tournée	Consultation en ligne
Réduire les impacts de la circulation et de la congestion routière, particulièrement dans les quartiers centraux	2	1	8	1	12	2
Réduire les pertes de temps.						
Réduire la pollution.						
Les impacts de la circulation affectent beaucoup les résidants, particulièrement celle des motos.						
Favoriser les déplacements actifs						8
Développer le réseau cyclable et les parcours piétonniers.						
Améliorer la sécurité.						
Prendre des mesures pour empêcher la circulation de transit	1		3	1	5	
Les interventions sur le boulevard Laurier n'ont fait que déplacer la circulation vers le sud.						
Diminuer le camionnage lourd pour améliorer la qualité de vie et la qualité de l'environnement					5	5
Réduire le camionnage lourd en croissance sur le boulevard Henri-Bourassa, la voie principale desservant le port, l'incinérateur et la zone industrielle environnante pour, notamment, améliorer la qualité de l'air, réduire le bruit et améliorer la sécurité des piétons. Ce boulevard, une quasi-autoroute, devrait être transformé en boulevard urbain et ramené de six à quatre voies pour permettre une densification résidentielle. Le secteur industriel au sud du chemin de la Canardière devrait être désenclavé et le camionnage lourd devrait transiter par l'autoroute Dufferin-Montmorency pour éviter de traverser les zones résidentielles de Limoilou. Les impacts du camionnage sur le boulevard Henri-Bourassa empêchent les résidants de jouir de leur quartier (ex. fenêtres toujours fermées en été et confinement à l'intérieur), engendrent des problèmes de santé (ex. problèmes respiratoires, problèmes de sommeil, etc.) et rendent les déplacements à pied difficiles (gens âgés ou à mobilité réduite).						
Contrôler la vitesse des poids lourds sur le boulevard Henri-Bourassa.						
Interdire les freins moteurs.						
Proposer des incitatifs à l'abandon de l'automobile						4
Instaurer un péage au centre-ville comme à Londres						
Diminution progressive de la taille du réseau routier						2
Favoriser l'accès au stationnement, surtout au centre-ville où il est rare						1
Empêcher la monopolisation du stationnement de rue par les gens fréquentant les grands générateurs de déplacements					1	1

4.3 URBANISATION	25 mai	28 mai	30 mai AM	30 mai PM	Total tournée	Consultation en ligne
Habitation						
Améliorer l'accès à des logements abordables, notamment en stimulant l'offre						
	2	1	3	2	8	21
Assurer l'accès à des logements abordables adaptés aux familles.						
Soutenir la construction de logements sociaux, selon différentes formules, dont les coopératives, est un investissement payant pour la Ville, notamment en raison des taxes perçues.						
Problèmes d'accès au logement abordable dans les quartiers centraux.						
On construit trop de logements haut de gamme et peu de logements adaptés aux besoins de familles.						
Problèmes d'accès au logement abordable dans les quartiers centraux.						
Contrôler la hausse du prix des loyers dans les quartiers centraux et limiter la construction de logements de luxe.						
Offrir un soutien financier aux familles.						
La Ville devrait investir dans des logements destinés aux familles.						
Mettre sur pied et soutenir un plus grand nombre de logements sociaux, surtout des coopératives d'habitation.						
La Ville ne doit pas abandonner les projets de développement résidentiels aux promoteurs privés qui visent la rentabilité. Lorsque la rentabilité est l'objectif premier d'un projet, cela a un effet à la hausse sur le prix des logements (ex. 4½ à 250 000 \$).						
Favoriser la construction d'habitations dans les quartiers centraux.						
Privilégier la construction d'habitation plutôt qu'un hôtel sur le site de l'ancienne église Saint-Vincent-de-Paul.						
Remettre en question la domination du modèle traditionnel de la maison unifamiliale et favoriser la construction d'immeubles multirésidentiels						
	2	1			3	21
Les constructions unifamiliales favorisent l'étalement.						
Privilégier la construction d'immeubles multirésidentiels de six ou sept étages.						
Limiter la vente de terrains trop vastes qui favorisent l'étalement dans le nord de la ville.						
Réduire la dimension des maisons qui seront construites à l'avenir.						
Favoriser la construction de petits immeubles multirésidentiels tels que les duplex, les triplex, les multiplex, ainsi que de maisons en rangée.						
Développer de nouveaux concepts d'habitat à proximité d'un réseau de transport en commun structurant (Métrobus ou tramway).						
Limiter cependant le nombre d'étages, peut-être à trois.						
Permettre la construction d'immeubles de trois ou quatre étages là où c'est limité à un ou deux.						
Faciliter et favoriser l'agrandissement des immeubles résidentiels						
						11
Permettre l'augmentation du gabarit et de la hauteur des bâtiments.						
Permettre l'aménagement de plus d'un logement sur les propriétés unifamiliales, notamment en cour arrière.						
Favoriser l'ajout de logements aux maisons et immeubles résidentiels existants. Permettre la location de chambres ne suffit pas.						
Permettre l'aménagement d'un logement supplémentaire dans une résidence pour une personne âgée.						

4.3 URBANISATION	25 mai	28 mai	30 mai AM	30 mai PM	Total tournée	Consultation en ligne
<p>Permettre la construction d'une deuxième résidence sur une propriété résidentielle sans exiger la division du lot.</p> <p>Favoriser l'ajout d'étages aux maisons, notamment la transformation des bungalows en duplex.</p> <p>Favoriser la transformation de bungalows en maisons en rangée.</p> <p>Favoriser la conversion en coopératives d'habitation des grandes maisons ayant peu d'occupants.</p> <p>La Ville devrait subventionner la construction d'étages supplémentaires destinés à l'aménagement de logements supplémentaires. Elle pourrait le faire directement par des subventions ou indirectement par un crédit de taxes.</p>						
Améliorer la diversité des types d'habitations pour répondre aux besoins des différentes clientèles	2				2	6
<p>Introduire des logements abordables destinés aux familles dans les secteurs où on retrouve une forte concentration de gens âgés pour éviter une certaine « ghettoïsation » basée sur l'âge.</p> <p>Éviter la surconcentration dans un quartier d'un même type d'habitation adaptée à une seule clientèle (ex. immeubles pour les gens âgés dans la Pointe-de-Sainte-Foy mal adaptés aux familles).</p> <p>Permettre à tous les groupes d'âge d'habiter le même quartier.</p> <p>Encourager la construction de logements pour tous les niveaux de revenus dans les quartiers. Ne pas favoriser les mieux nantis pour ne pas creuser les écarts socio-économiques entre les quartiers.</p>						
Favoriser la conversion des immeubles inutilisés en habitation						5
<p>Convertir les industries désaffectées en habitations.</p> <p>Convertir des églises en résidences.</p> <p>Subventions à la conversion d'édifices désuets.</p>						
Favoriser l'accès à la propriété des familles						3
<p>La Ville devrait soutenir les familles désirant acheter une première propriété.</p>						
Éliminer l'hôtellerie illégale des immeubles résidentiels du centre-ville						2
Favoriser la construction de logements au-dessus des centres commerciaux						2
<p>Permettrait de transformer ce concept dépassé en favorisant la proximité des commerces et services.</p>						
Favoriser l'occupation optimale des logements existants						2
<p>Pour obtenir un prix plus élevé, certains propriétaires acceptent de laisser leurs logements inoccupés plutôt que de diminuer leurs prix.</p>						
Favoriser la présence de verdure sur les propriétés résidentielles privées (au sol ou sur les toits)						2

4.3 URBANISATION	25 mai	28 mai	30 mai AM	30 mai PM	Total tournée	Consultation en ligne
Réduire les marges de recul						1
Limiter la construction d'hôtels et de condos occupés de façon saisonnière au profit de la construction de logements permanents						1
Favoriser l'implantation de propriétés bien orientées afin que les cours arrières soient ensoleillées						1
Mettre fin à l'augmentation de l'offre de condominiums au centre-ville et favoriser l'augmentation de l'offre de résidences unifamiliales						1
Si les condominiums facilitent l'accès à la propriété par leur coût moindre, la promiscuité qu'ils engendrent cause rapidement un exode vers la banlieue. Les avantages des résidences unifamiliales, notamment leur cour, retiennent les résidents.						
Aménagement du territoire						
Favoriser la mixité des fonctions dans les quartiers	6	2	4	2	14	12
<p>Pour réduire les distances vers les services et favoriser les transports alternatifs.</p> <p>Éviter de mélanger des bureaux et de l'habitation dans un même immeuble, la cohabitation est difficile.</p> <p>Éviter la surconcentration de certaines fonctions dans des pôles de développement qui favorisent la congestion et compliquent le transport collectif.</p> <p>Éviter la constitution de secteurs unifonctionnels, surtout la surconcentration de bureaux.</p> <p>Mélanger les bureaux, les commerces et les habitations dans les quartiers centraux. La Ville devrait favoriser cette mixité sur les artères ciblées par les développeurs, telles que la route de L'Église où des tours à bureaux sont prévues.</p> <p>S'inspirer d'exemples internationaux.</p> <p>Rapprocher les lieux de travail des résidences. Perte croissante de mixité des quartiers centraux.</p> <p>Favoriser l'implantation de commerces et services à proximité des résidences, notamment des services de garde d'enfants.</p> <p>Permettre aux travailleurs de la colline parlementaire de vivre à proximité en offrant des logements abordables.</p> <p>Favoriser les commerces de proximité.</p> <p>Pour réduire les déplacements vers le travail et/ou les commerces. Dans le secteur développé dans le prolongement du boulevard Robert-Bourassa, les commerces ont été concentrés à trop grande distance des résidences pour que les gens veuillent s'y rendre à pied ou à vélo.</p> <p>Favoriser la proximité entre les lieux de travail, les commerces et les résidences pour stimuler le transport en commun et le transport actif.</p>						
Maximiser l'utilisation des terrains vacants ou sous-utilisés						17
<p>Convertir les stationnements de surface en zones permettant la construction d'habitations.</p> <p>Convertir les propriétés conventuelles en « cités vertes ».</p> <p>La Ville devrait pouvoir exproprier sans compensation les propriétaires qui ne développent par leur site dans un délai de cinq ans.</p> <p>Offrir un crédit de taxes aux promoteurs qui développent les terrains inutilisés du centre.</p>						

4.3 URBANISATION	25 mai	28 mai	30 mai AM	30 mai PM	Total tournée	Consultation en ligne
Permettre la construction d'édifices plus hauts, surtout dans les quartiers centraux	1				1	11
Ajouter un ou deux étages à certains bâtiments pour imiter l'exemple des villes européennes où le bâti ne dépasse pas six ou sept étages.						
La construction d'édifices relativement plus hauts (5 à 8 étages) est acceptable si l'intégration au bâti environnant est harmonieuse.						
Il est préférable de permettre des constructions de cinq étages homogènes que de tolérer de grands écarts de hauteur entre des tours et des résidences unifamiliales de faible hauteur.						
Favoriser la revitalisation des secteurs en déclin						10
Reconvertir les secteurs dévitalisés en choisissant la vocation (résidentielle, commerciale, etc.) qui offre le meilleur développement.						
Revitaliser les quartiers centraux pour leur donner une nouvelle image plus attrayante.						
Favoriser la construction résidentielle sur la rive du fleuve à Beauport.						
Favoriser la mixité de fonctions dans le secteur d'Estimauville.						
Densifier le long des axes structurants de transport	2		1	3	6	2
Éviter l'éparpillement en densifiant des axes plutôt que des pôles de développement qui engendrent de la congestion et nuisent à la qualité du transport en commun (ex. Los Angeles).						
Densifier le long de l'axe du Métrobus en prévoyant un nouveau mode de transport permettant de quadrupler la capacité des déplacements parce que les parcours d'autobus actuels sont saturés.						
Densifier aux abords des trajets Métrobus.						
Favorise l'implantation de commerces de proximité.						
Les axes de densification favorisent la mixité des fonctions, alors que les pôles favorisent leur concentration.						
La densification des axes structurants favoriserait le transport en commun qui nécessite une bonne densité.						
Éviter de trop densifier les secteurs où il y a déjà de fortes pressions dues au développement	1		2	1	4	4
Le secteur du boulevard Laurier et de la tête des ponts est déjà fortement congestionné et on y projette encore du développement.						
Congestion routière.						
Prix des logements.						
Des axes identifiés pour du développement sont déjà congestionnés.						
Favoriser la rénovation						8
La Ville devrait mettre sur pied un programme de rénovation offrant des incitatifs tels que des subventions.						
Encourager la rénovation des commerces de proximité.						

4.3 URBANISATION	25 mai	28 mai	30 mai AM	30 mai PM	Total tournée	Consultation en ligne
Favoriser l'architecture verte pour rehausser la qualité de vie et de l'environnement	1		1		2	6
Réduire la chaleur ambiante.						
Aménager un toit vert sur le centre Lucien-Borne.						
Réduire, voire éliminer, la présence d'usages industriels dans les secteurs à dominante résidentielle				4	4	1
Privilégier la densité résidentielle au détriment de l'éparpillement de fonctions industrielles dans les secteurs à dominance résidentielle.						
Impacts néfastes pour la santé des usages industriels.						
Des résidents de Limoilou croient qu'on y tolère les impacts des activités industrielles qui ne passeraient pas dans d'autres secteurs plus fortunés de la ville. Certains perçoivent leur arrondissement comme la « poubelle » de la ville. Ce sentiment mine le lien de confiance des citoyens envers la Ville.						
Le développement résidentiel ne doit pas se faire au détriment de la qualité de vie.						
Fermer l'incinérateur municipal et le ferrailleur AIM à Limoilou.						
Inquiétude quant à la volonté de la Ville de faire respecter la réglementation par le ferrailleur AIM et à sévir au besoin en raison des commandites offertes par ce dernier pour des événements organisés par la Ville.						
Éviter la construction d'édifices trop hauts pour garder une certaine homogénéité de hauteur dans les quartiers						5
Conserver les immeubles existants tout en permettant l'insertion de nouveaux immeubles dans le bâti existant						3
Des axes identifiés pour du développement sont déjà congestionnés.						
Favoriser le réaménagement des immeubles existants afin d'augmenter le nombre de logements qu'ils renferment.						
Permettre la construction d'immeubles accolés aux immeubles existants.						
Ne pas aménager les nouveaux secteurs résidentiels de la façon traditionnelle de faible densité adaptée à l'usage de l'automobile				1	1	1
Le secteur des Méandres aurait dû être aménagé de façon plus novatrice misant sur d'autres modes de déplacements, ainsi que sur la mixité et la proximité des différentes fonctions.						
Démolition des bretelles de l'autoroute Dufferin-Montmorency menant à l'avenue Honoré-Mercier						2
La démolition des bretelles devrait être accompagnée d'un vaste projet destiné à redynamiser les terrains vacants au pied de la falaise.						
Interdire la construction de tours entourées de stationnements de surface						1

4.3 URBANISATION	25 mai	28 mai	30 mai AM	30 mai PM	Total tournée	Consultation en ligne
Éviter la construction de trop de petits logements						1
Favoriser la construction de commerces souterrains						1
L'aménagement de commerces souterrains libérerait de l'espace en surface pour des habitations tout en évitant l'étalement.						
S'assurer que les infrastructures actuelles permettent d'absorber une plus grande densité	1				1	
Notamment l'aqueduc et les égouts.						
Réduire les disparités de densité entre les quartiers			1		1	
Augmenter la densité des quartiers les moins peuplés.						
Mettre en valeur le patrimoine résidentiel pour l'amélioration de la qualité de vie						1
Augmenter la taxe sur les terrains vacants pour en maximiser l'utilisation		1			1	
Faire accepter l'objectif de lutte à l'étalement aux MRC avoisinantes				1	1	
La Ville devrait amener la CMQ à élaborer un schéma d'aménagement métropolitain ayant pour objectif de lutter contre l'étalement. Il faut éviter que les efforts de densification à l'intérieur du périmètre urbain de Québec ne se traduisent par un exode vers les MRC environnantes.						
Qualité de vie et vitalité des quartiers						
Assurer la qualité de vie des résidents actuels et à venir	2	1	1	6	10	2
Une bonne qualité de vie incite à demeurer dans une ville et attire l'activité économique.						
Inquiétude sur le sort du boisé Marly.						
Maintenir, voire améliorer, la qualité de vie des résidents actuels avant d'en attirer de nouveaux.						
Propose un mur végétal le long du boulevard Henri-Bourassa pour réduire le bruit de la circulation.						
Créer des lieux favorisant le vivre ensemble.						
Favoriser l'amélioration de l'offre de commerces et de services de proximité						11
Notamment en encourageant la rénovation des établissements.						
Assurer la présence des services essentiels dans les quartiers, notamment en matière de santé.						

4.3 URBANISATION	25 mai	28 mai	30 mai AM	30 mai PM	Total tournée	Consultation en ligne
Ne pas développer les quartiers centraux seulement en fonction des touristes						3
Favoriser l'amélioration de l'offre de services destinés aux familles						4
Assurer qu'il y ait suffisamment d'écoles et de garderies dans les quartiers. Assurer la vitalité des écoles de quartier existantes pour attirer les jeunes familles.						
Favoriser la mixité socio-économique de la population des quartiers						2
Encourager la mixité des niveaux de revenus des ménages. Une population diversifiée dans un quartier est synonyme de main-d'œuvre diversifiée.						
Prévoir un aménagement ne favorisant pas les inégalités sociales et sanitaires				1	1	
Assurer l'accès aux services et aux organismes communautaires, la réduction du bruit et de la pollution, l'accès au logement.						
Rendre les quartiers attractifs pour les jeunes ménages						1
Accroître la sécurité dans les petites rues						1
Développement durable						
Maintenir, voire améliorer, la qualité de l'environnement	3	1	1	1	6	2
La qualité de l'air est primordiale. Elle est mise en péril par la congestion engendrée par la densité. Inquiétude sur le sort du boisé Marly. Importance des arbres pour réduire le son. Maintenir la qualité de l'air et réduire le bruit est essentiel pour la santé. Crainte d'une détérioration de la qualité de vie dans l'éventualité d'une densification du quartier Saint-Jean-Baptiste. Propose un mur végétal le long du boulevard Henri-Bourassa pour réduire le bruit de la circulation.						
Préserver les milieux naturels et les boisés	1	1		1	3	2
Préserver la forêt urbaine. Prendre des mesures pour forcer les propriétaires à préserver les arbres des terrains privés. Favorisent la pratique de l'activité physique.						

4.3 URBANISATION	25 mai	28 mai	30 mai AM	30 mai PM	Total tournée	Consultation en ligne
Créer une vaste couronne verte en collaboration avec les MRC voisines.						
Renforcer la protection des terres agricoles entourant la ville						2
Assurer la salubrité de l'environnement						2
Favoriser la plantation d'arbres						2
Développement des infrastructures et propriétés publiques						
Aménager de nouveaux parcs et espaces verts				1	1	3
Aménager des parcs et des aires de jeux destinés aux familles.						
Augmenter les espaces verts en basse-ville.						
Développer les infrastructures collectives et les espaces publics						1
Développer les systèmes de récupération et de gestion des eaux usées						1
Cesser de « subventionner » les besoins de la banlieue avec l'apport financier des citoyens du centre						1
Commentaires généraux et moyens divers						
Augmenter les taxes foncières dans les deuxième et troisième couronnes						3
Tous les moyens sont acceptables						1
Aucun moyen ne peut rendre la densification acceptable						1
La densification est nuisible à la qualité de vie, notamment à cause de la promiscuité.						
Tenir compte des particularités de chaque quartier			1		1	
Ne pas imposer des solutions uniformes qui ne tiennent pas compte des problématiques de chaque quartier. Éviter de nuire aux quartiers centraux en appliquant des solutions bonnes pour les quartiers périphériques.						

4.3 URBANISATION	25 mai	28 mai	30 mai AM	30 mai PM	Total tournée	Consultation en ligne
Sensibiliser la population aux avantages des quartiers centraux et corriger certaines perceptions fausses						1
La Ville devrait vanter les avantages dus à la proximité des commerces, services et équipements et lutter contre la croyance populaire voulant que le centre-ville ne soit pas sécuritaire.						
Encourager les gens âgés à venir s'établir dans les quartiers centraux						1
Question adressée aux propriétaires et aux locataires actuels						
<i>Si vous aviez une maison unifamiliale trop grande pour vos besoins, pourriez-vous envisager d'en louer ou d'en vendre une partie pour en faire un deuxième logement tout en demeurant chez vous? Pourquoi?</i>						
Pourrait envisager d'aménager un deuxième logement						
Opinion générale et motifs divers						
Pourrait envisager d'aménager un deuxième logement sans préciser pourquoi						27
Il faudrait cependant assurer une cohabitation harmonieuse. Dans la mesure où le milieu et le bâti sont adaptés à une plus grande densité.						
Loue déjà un deuxième logement						3
Les immeubles multilogements sont convenables s'ils offrent des espaces extérieurs intimes.						
Motifs financiers						
Rentabiliser la propriété/obtenir une source additionnelle de revenu						21
Absorber une partie des coûts d'acquisition, des frais d'occupation et des taxes. La Ville devrait mieux faire connaître l'avantage financier qu'offre un immeuble à revenu pour encourager les jeunes à accéder à la propriété et pour augmenter l'offre de logements locatifs dans les quartiers bâtis.						
Éviter le gaspillage d'espace						2

4.3 URBANISATION	25 mai	28 mai	30 mai AM	30 mai PM	Total tournée	Consultation en ligne
Motifs familiaux						
Permettre l'aménagement de maisons bigénérationnelles						10
Limiter la transformation d'immeubles en condos dans les quartiers centraux qui réduit la possibilité d'aménager un immeuble bigénérationnel.						
Héberger un proche à proximité						2
Aménagement du territoire						
Densifier l'occupation du territoire et réduire l'étalement urbain						7
Optimiser l'utilisation de l'espace dont on n'a pas besoin						1
Qualité de vie						
Favoriser la mixité de la population et les échanges dans le voisinage						6
Meilleure sécurité						1
Présence constante dans la maison.						
Habitation						
Offrir des logements ou des chambres à des étudiants						5
Augmenter l'offre de logement						3
La Ville doit assouplir la réglementation empêchant l'ajout de logements locatifs dans les immeubles des quartiers centraux.						
Louerait une partie de sa maison, mais ne la vendrait pas						2
Vendrait une partie de sa maison, mais ne la louerait pas						1
Ne veut pas assumer les responsabilités de propriétaire d'un logement.						
Permet au propriétaire de continuer à profiter des avantages de sa résidence sans s'en départir						1

4.3 URBANISATION	25 mai	28 mai	30 mai AM	30 mai PM	Total tournée	Consultation en ligne
Partager la responsabilité de l'entretien de la propriété						
						1
Développement durable						
La grandeur d'une maison doit correspondre aux besoins de ses occupants pour un développement durable						
						5
Pourrait envisager d'aménager un deuxième logement seulement à certaines conditions						
Soutien financier						
Offrir des incitatifs financiers à l'aménagement d'un logement						
						2
Motifs familiaux						
Pour héberger un proche seulement						
						2
Permettre d'offrir un deuxième logement à des étrangers pourrait compromettre l'intimité des résidences unifamiliales.						
Qualité de vie et tranquillité						
Favoriser la stabilité du voisinage						
						1
Permettre d'offrir un deuxième logement à des locataires qui changent fréquemment, tels que des étudiants, compromettrait la tranquillité des voisins et causerait des problèmes, notamment pour le stationnement.						
N'envisagerait pas d'aménager un deuxième logement						
Habitation						
Maison pas trop grande pour les besoins						
						11
Vendrait sa maison en entier plutôt que d'en louer ou en vendre une partie						
						10
Déménagerait plutôt dans un logement correspondant mieux aux besoins. Laisserait au nouvel acheteur le soin d'aménager un ou des logements additionnels.						
Qualité de vie et tranquillité						
Tient à maintenir son intimité et sa tranquillité						
						7
L'intimité et la tranquillité sont les principales raisons qui poussent à acheter une résidence unifamiliale.						

4.3 URBANISATION	25 mai	28 mai	30 mai AM	30 mai PM	Total tournée	Consultation en ligne
Avantages d'une maison unifamiliale perdus si on ajoute un deuxième logement						2
Motifs liés aux responsabilités de propriétaire d'un logement locatif						
Ne veut pas assumer les responsabilités en général						3
Préférerait vendre sa maison à une famille pouvant profiter des avantages d'une résidence unifamiliale.						
Les locataires protégés par la Régie du logement peuvent devenir une source d'ennuis						2
Ne veut pas assumer les responsabilités en raison de l'âge						1
Question adressée aux propriétaires et aux locataires actuels						
<i>Seriez-vous favorable à la construction d'habitations destinées aux personnes âgées afin leur permettre de continuer à vivre dans leur quartier? Seriez-vous d'accord pour que ces immeubles soient localisés sur les artères commerciales, à proximité des services? Accepteriez-vous que la Ville investisse dans certains quartiers pour les adapter aux besoins des personnes âgées?</i>						
Opinions favorables						
Maintien des gens âgés dans leur quartier						
Favorable à la construction d'habitations destinées aux personnes âgées dans les différents quartiers				1	1	86
Profiter de l'occasion pour faire des constructions vertes (géothermie, toits végétalisés, etc.).						
Dans la mesure où l'on privilégie la rénovation de bâtiments existants à la construction de nouveaux pour lutter contre l'étalement.						
Dans la mesure où l'on assure une intégration harmonieuse des nouvelles constructions au bâti du quartier, notamment en évitant les tours de plusieurs étages et en favorisant la transformation de maisons ou de petits immeubles résidentiels.						
Permettrait de libérer des maisons pour les familles dans les quartiers existants, freinant ainsi l'étalement.						
Dans la mesure où l'on conserve les espaces verts.						
Dans la mesure où l'on prend garde de ne pas construire ces habitations dans des secteurs bruyants.						
Dans la mesure où l'on prend garde de ne pas contribuer à la hausse du prix des logements.						
Idéalement à bonne distance des zones de spectacles et d'animations urbaines.						

4.3 URBANISATION	25 mai	28 mai	30 mai AM	30 mai PM	Total tournée	Consultation en ligne
Favoriser la mixité des âges dans tous les quartiers		1			1	28
<p>Éviter de concentrer et d'isoler les aînés dans certains secteurs ou dans certains immeubles. Favoriser la construction d'immeubles adaptés pour tous les âges évitant d'isoler les gens âgés. La mixité sociale offre une meilleure cohésion et une vie de quartier plus dynamique. Favoriser l'intégration sociale des gens âgés dans les quartiers pour briser l'ennui et la solitude.</p>						
Favoriser des logements de personnes âgées pour tous les budgets						1
Revoir le zonage pour augmenter la densité et le gabarit des constructions						1
<p>La Ville pourrait autoriser l'intégration de maisons en rangée ou de petits immeubles multirésidentiels de deux ou trois étages dans les secteurs où on retrouve des habitations unifamiliales.</p>						
Investissements pour adapter certains quartiers aux besoins des aînés						
Favorable à des investissements de la Ville dans ce sens						13
<p>Dans la mesure où les investissements de la Ville sont équitablement répartis et qu'elle ne privilégie pas les besoins des aînés au détriment d'une autre tranche d'âge. Ces investissements profiteraient à tous dans les quartiers conçus pour la voiture. Dans la mesure où la Ville favorise aussi la construction de logements abordables. Dans la mesure où l'on s'assure que l'on pourra reconvertir les nouveaux aménagements lorsque les besoins évolueront.</p>						
Localisation des immeubles destinés aux aînés						
Favorable à la localisation de ces immeubles sur les artères commerciales, à proximité des services						12
<p>Dans la mesure où l'on prend des moyens pour assurer une bonne qualité de vie, notamment pour réduire le bruit, atténuer les impacts de la circulation et améliorer la sécurité. Dans la mesure où les personnes qui s'établissent à proximité des artères commerciales acceptent qu'elles soient bruyantes et qu'elles soient des lieux fréquentés par l'ensemble de la collectivité. Dans la mesure où on aménage une cour intérieure pour offrir une ambiance plus intime.</p>						
Assurer une mixité de fonctions dans les quartiers pour répondre aux besoins de tous les âges						11
<p>Résidences d'aînés, garderies, écoles, lieux de travail, etc.</p>						

4.3 URBANISATION	25 mai	28 mai	30 mai AM	30 mai PM	Total tournée	Consultation en ligne
Défavorable à la localisation de ces immeubles directement sur les artères commerciales, mais favorable à ce qu'on les construise à proximité des commerces et services						4
Les artères commerciales n'offrent pas une tranquillité suffisante pour y habiter.						
Offrir des activités destinées aux aînés à proximité						2
Équipements et services de loisir et de maintien de la forme physique.						
Opinions défavorables						
Investissements pour adapter certains quartiers aux besoins des aînés						
Défavorable à des investissements de la Ville dans ce sens						5
Les quartiers doivent être adaptés à la vie de famille pour permettre la cohabitation de tous les âges en répondant aux différents besoins. Adapter un quartier aux besoins des gens âgés mènerait à la « ghettoïsation » des aînés, ce qui est néfaste.						
Localisation des immeubles destinés aux aînés						
Ne pas réserver aux aînés les habitations à proximité des commerces et des services						3
Une solution durable passe par une plus grande mixité. Les gens âgés ont sensiblement les mêmes besoins qu'une jeune famille. Les personnes âgées ne sont pas seules à vouloir s'établir à proximité des commerces et services.						
Offrir un service de transport en commun permettant d'amener les gens là où sont les services						1
La Ville ne doit pas imposer des tours d'habitation là où les résidents s'y opposent						1
L'objectif d'aménager des logements destinés aux gens âgés à proximité des services ne doit pas servir à obtenir le soutien des citoyens pour imposer de gros immeubles dans les grandes artères des quartiers centraux telles que la Grande-Allée.						
Maintien des gens âgés dans leur quartier						
Les besoins sont dans le logement social, il y a suffisamment de résidences pour les gens âgés						2
Envisager la création d'une première coopérative d'habitation étudiante à Québec.						
Ce sont des places en CHSLD qui manquent, pas des habitations privées pour personnes âgées autonomes ou semi-autonomes						1

4.4 TRANSPORT	25 mai	28 mai	30 mai AM	30 mai PM	Total tournée	Consultation en ligne
Quelles améliorations au service de transport en commun pourraient vous inciter à l'utiliser davantage pour aller travailler ou étudier?						
Desserte du transport en commun						
Accroître la fréquence passage des autobus pour réduire l'attente						
	4	2		2	8	51
Parce que les bus sont souvent bondés forçant ainsi plusieurs passagers à rester debout.						
Pour que les citoyens prennent l'autobus, celui-ci doit passer dans un délai maximal de quatre minutes, en particulier sur le boulevard Laurier et près de l'Université Laval.						
Inquiétudes quant à la saturation des lignes Métrobus 800 et 801.						
Accroître la fréquence des parcours ordinaires et express desservant les quartiers de la banlieue.						
Augmenter la fréquence aux heures de pointe.						
Augmenter la fréquence de passage des parcours desservant le nord de Beauport. Les passages peu fréquents découragent plusieurs utilisateurs.						
Augmenter la fréquence de passage du parcours 7 aux heures de pointe. Il est fréquemment bondé.						
Augmenter la fréquence de passage du parcours 60.						
Augmenter la fréquence de passage du parcours 34, minimalement à toutes les heures.						
Améliorer la desserte en général						
	1			3	4	27
Améliorer la desserte du secteur du boulevard Laurier et de l'Université Laval.						
Compléter la mise en œuvre du plan stratégique du RTC pour améliorer la desserte.						
Certains secteurs sont inaccessibles sans auto.						
La mauvaise desserte et la faible fréquence rendent le transport en commun peu intéressant par rapport à l'automobile pour certains déplacements.						
Relier tous les secteurs structurants de la ville par des axes directs.						
Améliorer la desserte aux heures de pointe, notamment en améliorant l'efficacité des Métrobus.						
Augmenter le nombre de parcours, notamment ajouter des lignes Métrobus.						
Améliorer l'efficacité du réseau de transport rendrait plus de gens enclins à l'utiliser.						
Le prix est trop élevé pour un service qui n'est pas à la hauteur des attentes.						
Privilégier le développement et le maintien de parcours sur les grands axes de transport plutôt que les circuits en boucle dans les quartiers.						
Mieux synchroniser les passages des différents parcours aux points de correspondance.						
Le transport en commun devrait transiter sur le boulevard Champlain.						
Réduire la durée des déplacements						
		1		2	3	24
À partir de certains endroits, il peut prendre plus d'une heure pour atteindre le centre-ville avec les correspondances.						

4.4 TRANSPORT	25 mai	28 mai	30 mai AM	30 mai PM	Total tournée	Consultation en ligne
<p>Permettre en tout temps de relier Sainte-Foy et le Vieux-Québec en moins de 20 minutes via le parcours 7, 800 ou 801.</p> <p>Les trajets mettant plus d'une heure pour se rendre à destination sont inacceptables. L'implantation d'un tramway dans l'axe est-ouest relié à des parcours nord-sud plus efficaces permettrait de réduire la durée des déplacements.</p> <p>Lorsqu'un déplacement en autobus prend plus de 30 minutes, l'automobile devient plus intéressante en raison du gain de temps qui s'accroît sensiblement lorsque la distance à parcourir augmente. Au-delà de 30 minutes de déplacements, plusieurs préfèrent un autre moyen de transport.</p> <p>Améliorer en priorité les déplacements entre la périphérie et le centre.</p> <p>Envisager l'implantation d'un mode de transport plus rapide et efficace que les parcours d'autobus actuels.</p> <p>Privilégier les trajectoires directes les plus performantes, surtout pour les parcours desservant les pôles majeurs d'activités.</p> <p>Introduire de nouveaux modes de transport en commun pourrait contribuer à augmenter la rapidité et l'efficacité des déplacements.</p> <p>Diminuer le nombre d'arrêts des parcours Métrobus et express.</p>						
Améliorer la desserte en périphérie de la ville et dans les secteurs nouvellement développés		3	1		4	11
<p>Ajouter des parcours express vers les quartiers résidentiels de la banlieue pour réduire la congestion routière.</p> <p>L'implantation des services de transport en commun doit suivre l'ouverture de nouveaux développements, ce qui n'a pas toujours été le cas. Par exemple, le secteur dans le prolongement de l'autoroute Robert-Bourassa est toujours insuffisamment desservi.</p> <p>Les nouveaux secteurs commerciaux sont souvent inaccessibles sans automobile.</p> <p>Relier Lac-Beauport au réseau de transport en commun.</p> <p>Implanter une navette pour relier les parcs et secteurs récréotouristiques de la périphérie (ex. Parc de la Jacques-Cartier et l'Île d'Orléans).</p>						
Accroître le niveau de services (desserte et fréquence) en dehors des périodes de pointe (journée et soirée) et la fin de semaine	1	1		2	4	7
<p>Trouver une alternative aux grands autobus presque vides qui passent aux trente minutes en dehors des heures de pointe. La Ville doit trouver le moyen de recourir à des véhicules plus petits et d'accroître la fréquence de passage.</p> <p>Penser aux usagers qui ont des horaires de travail atypiques.</p> <p>La desserte des lieux de travail et d'étude est relativement bonne, mais le service répond mal aux autres besoins de transport qui surviennent principalement hors des périodes de pointe, notamment les déplacements pour les loisirs ou pour faire les courses.</p> <p>Maintenir les parcours express en service hors des heures de pointe et l'été pour offrir un mode de transport polyvalent répondant aux besoins de tous, non seulement à ceux des travailleurs et étudiants.</p> <p>Améliorer et allonger la plage horaire pendant laquelle le parcours 277 est en service.</p>						
Améliorer la desserte à l'intérieur des quartiers résidentiels		1		3	4	5
<p>Pour drainer les passagers vers les principaux axes de transport, des minibus pourraient desservir les rues résidentielles où les autobus sont absents.</p> <p>Implanter des parcours de minibus pour drainer les résidents vers les principaux axes de transport.</p> <p>Implanter un service de taxibus dans les quartiers périphériques.</p> <p>Évaluer la pertinence d'implanter des taxibus ou des navettes pour rabattre les usagers des quartiers vers les parcours majeurs.</p>						

4.4 TRANSPORT	25 mai	28 mai	30 mai AM	30 mai PM	Total tournée	Consultation en ligne
<p>Recourir à des minibus pour desservir les quartiers moins densément peuplés.</p> <p>Offrir des parcours express plus courts ayant pour objectif de desservir un quartier.</p> <p>Recourir à des véhicules plus petits et plus silencieux, tels que l'Écolobus, pour desservir les banlieues en rabattant les usagers vers les terminus et les points de correspondance.</p>						
Ajouter des supports à vélo sur les autobus pour favoriser l'intermodalité	1		1	1	3	8
<p>Installer en priorité des supports à vélo sur les véhicules des lignes Métrobus et des parcours les plus achalandés aux heures de pointe.</p>						
Suggestions de nouveaux parcours			1		1	8
<p>La navette qui parcourt le boulevard Champlain est une idée brillante qui devrait être intégrée de façon permanente au réseau.</p> <p>Ajouter des parcours Métrobus à fréquence élevée empruntant un trajet efficace pour desservir d'autres secteurs.</p> <p>Ajouter un parcours express faisant peu d'arrêts dans l'axe du Métrobus entre Sainte-Foy et le quartier Saint-Roch pour augmenter la vitesse de déplacement entre les extrémités de ce trajet achalandé et devenir ainsi plus compétitif par rapport à l'automobile. Un tel parcours pourrait relier le secteur des centres commerciaux du boulevard Laurier au secteur entourant l'intersection des rues Saint-Joseph et de la Couronne en n'arrêtant qu'à l'Université, à l'intersection de l'avenue Cartier et devant le Centre des congrès de Québec.</p> <p>Ajouter un parcours est-ouest dans Charlesbourg.</p> <p>Ajouter un parcours direct entre Sainte-Foy et Charlesbourg.</p> <p>Un parcours devrait circuler sur toute la longueur du boulevard Wilfrid-Hamel.</p> <p>Ajouter un parcours nord-sud sur la rue Marie-de-l'Incarnation, le 802 est insuffisant.</p>						
Améliorer le respect des horaires						7
<p>Prendre des mesures pour améliorer la fiabilité des services, notamment pour que la circulation cause moins de retards.</p> <p>Le respect des horaires sera toujours problématique si on ne compte que sur l'autobus. D'autres modes de transports collectifs permettent une meilleure fiabilité.</p> <p>Il est inacceptable que les autobus partent des terminus et des points de correspondance en avance sur leur horaire, particulièrement lorsque la fréquence de passage est faible (ex. aux 30 minutes) ou lorsqu'il fait très froid.</p> <p>Les conditions de déplacements des usagers se détériorent nettement, sinon deviennent dangereuses, lorsqu'un chauffeur tente de rattraper un retard. Un système de transport en site propre permettrait d'éliminer ce problème en assurant le respect des horaires.</p> <p>La fréquence de passage des Métrobus varie aux heures de pointe en fonction de la circulation, ce qui fait qu'il est difficile de prévoir le temps exact de déplacement.</p>						
Augmenter le niveau de services la nuit et très tôt le matin						6
<p>Augmenter les parcours couche-tard les jeudis.</p>						

4.4 TRANSPORT	25 mai	28 mai	30 mai AM	30 mai PM	Total tournée	Consultation en ligne
Étendre le service Écolobus à d'autres secteurs						4
Recourir à des Écolobus sur les parcours peu achalandés de banlieue.						
Augmenter la capacité des véhicules desservant les parcours achalandés						3
Augmenter le nombre d'autobus articulés sur les parcours fortement achalandés tels que les Métrobus.						
Suggestions de modifications aux parcours existants						2
Modifier le 13 pour faciliter les correspondances avec les parcours 7, 11, 800 et 801, et pour donner accès aux commerces et services du quartier. Le parcours express 280 devrait demeurer en service tous les jours en dehors des heures de pointe. Un tel parcours serait certainement utilisé; les trois parcours réguliers reliant le terminus Les Saules au centre-ville sont peu attirants parce que les trajets prennent plus de 20 minutes et parce qu'ils ne se rendent pas en haute-ville.						
Améliorer la liaison entre rive-nord et rive-sud						2
Améliorer la desserte des secteurs où l'on retrouve des commerces, des services et des employeurs						1
Il y a trop de secteurs de commerces, de services ou d'emploi qui sont inaccessibles sans automobile, pour qu'il soit possible de vivre sans automobile agréablement.						
Ne pas interrompre la desserte du Vieux-Québec par les parcours réguliers du RTC						1
Permettre les descentes à plus d'arrêts sur les parcours express				1	1	1
Privilégier le traversier comme lien interrives				1	1	1
Réserver le service de traversier aux autobus et au covoiturage.						
Repenser l'ensemble des services						1
Implantation de nouveaux modes de transport collectif						
Tramway ou une autre forme de système léger sur rail	6		4	3	13	41
Favoriser la densification, car la population se regroupe autour des principaux axes de transport.						

4.4 TRANSPORT	25 mai	28 mai	30 mai AM	30 mai PM	Total tournée	Consultation en ligne
	<p>Le tramway devrait relier la rive-sud pour permettre un développement harmonieux du secteur du boulevard Laurier. Cette solution permettrait de régler le problème de saturation des parcours Métrobus. Accroître la densification de cet axe demande de quadrupler la capacité des parcours Métrobus actuels, ce que permettrait le tramway.</p> <p>Un système de transport électrifié en site propre est nécessaire dans les quartiers centraux.</p> <p>Relier les terminus de Beauport et Charlesbourg au centre majeur d'activités de Sainte-Foy et à la rive-sud en passant par le centre-ville.</p> <p>Un tramway devrait être implanté dans l'axe est-ouest entre le centre-ville et le plateau de Sainte-Foy. Ce tramway devrait être relié avec plusieurs parcours d'autobus nord-sud rapides afin que tous les usagers puissent se rendre à destination en moins d'une heure.</p> <p>Un tramway permettrait d'améliorer la fiabilité du service et la rapidité des déplacements.</p> <p>Le tramway est le système de transport en site propre le plus efficace et avantageux, bien que le busway puisse aussi être intéressant.</p> <p>Améliorer la qualité des services en implantant un tramway silencieux offrant des sièges confortables.</p> <p>Seul un système de transport en site propre permet d'assurer le respect des horaires, ce que l'autobus est incapable de faire.</p> <p>Meilleur moyen pour augmenter l'affluence en convertissant des automobilistes au transport en commun.</p> <p>Importante mesure de développement économique et social.</p> <p>Pour remplacer les parcours 800 et 801 qui sont saturés.</p> <p>Pour réduire la congestion au centre-ville.</p> <p>Un tramway permettrait d'attirer de nouveaux résidents à Québec.</p>					
Autobus électriques						6
Métro		1	1		2	4
Taxibus ou petits autobus pour les quartiers où la demande est plus faible	1	1		1	3	1
	Recourir à des véhicules plus petits et plus silencieux, tels que l'Écolobus, pour desservir les banlieues en rabattant les usagers vers les terminus et les points de correspondance.					
Train de banlieue						3
Nouveaux Parc-o-bus						2
Vélos en libre-service (ex. Bixi)						2
Diversifier les modes de transport collectif						2
	Diversifier l'offre de modes de transport pour améliorer l'efficacité des déplacements.					







4.4 TRANSPORT	25 mai	28 mai	30 mai AM	30 mai PM	Total tournée	Consultation en ligne
Prévoir des voies réservées pour le covoiturage.						
Autobus hybrides						1
Réseau de téléphériques	1				1	
Sécuritaire, économique, esthétique et plus efficace que les autres modes de transport en commun.						
Poste de péage sur les ponts						1
TGV						1
Confort et sécurité						
Améliorer le confort des usagers		1			1	13
Améliorer le confort pour les gens âgés.						
Un tramway permettrait d'offrir un service silencieux et des sièges confortables.						
Tendre vers le niveau de confort qu'offre l'automobile pour répondre aux attentes. Sinon, le transport en commun continuera de n'être utilisé que par les clientèles défavorisées qui ne peuvent se payer une voiture.						
Les autobus ne pourront jamais offrir un niveau de confort suffisant. Une diversification de l'offre de modes de transport collectif pourrait répondre aux attentes en termes de confort.						
Offrir plus d'espace aux usagers.						
Permettre l'accès aux poussettes non pliées (changer le règlement du RTC).						
Prendre des mesures pour que les autobus soient moins bondés	2				2	12
Difficulté de s'asseoir.						
Les Métrobus sont trop souvent bondés, donc peu confortables. Il est même parfois impossible de monter dans l'autobus parce que trop plein.						
Offrir plus de places assises.						
Les usagers sont trop tassés aux heures de pointe.						
Améliorer l'efficacité du déneigement des arrêts, abribus, rues et trottoirs			1	1	2	2
Dans les quartiers centraux, trottoirs mal déblayés : obligation de marcher au centre de la rue.						
Danger de chutes de glace à partir des toits mal déglacés.						
Les accès aux abribus sont fréquemment enneigés.						

4.4 TRANSPORT	25 mai	28 mai	30 mai AM	30 mai PM	Total tournée	Consultation en ligne
Après une importante chute de neige, les usagers des parcours circulant sur le boulevard René-Lévesque doivent enjamber de gros amas de neige poussés sur le bord de la chaussée par la machinerie pour pouvoir monter ou descendre des véhicules. De plus, les trottoirs de cet axe majeur du transport en commun ne semblent pas toujours être déneigés en priorité. L'efficacité de l'entretien hivernal doit être améliorée parce que la situation actuelle décourage des usagers.						
Éliminer les départs, les accélérations et les freinages brusques		1			1	2
Les chauffeurs doivent respecter la clientèle en adaptant leur conduite.						
Offrir des abribus attrayants et chauffés						3
De tels abribus sont particulièrement nécessaires lorsque la fréquence de passage est faible.						
Améliorer la sécurité des usagers		1			1	1
Améliorer la sécurité pour les gens âgés.						
Renforcer la réglementation et la surveillance relatives aux limites de vitesse pour protéger les usagers qui sont aussi des piétons.						
Climatiser les véhicules en été						2
Pour les gens âgés et les employés de bureau qui ne veulent pas arriver au travail en sueur.						
Offrir des sièges plus spacieux et confortables dans les autobus						2
L'hiver, les usagers sont particulièrement tassés.						
Prendre des mesures pour réduire l'exposition des usagers aux intempéries lors des périodes d'attente						1
Améliorer l'aménagement des arrêts						1
Neutraliser les odeurs dans les véhicules						1
Modérer le chauffage en hiver						1
Prévoir de l'espace pour déposer les sacs, paquets et objets encombrants						1
Un espace sous les sièges ou un porte-bagage au-dessus permettrait de déposer les sacs, paquets et autres objets sans les salir.						

4.4 TRANSPORT	25 mai	28 mai	30 mai AM	30 mai PM	Total tournée	Consultation en ligne
Ajouter des espaces sécurisés pour les vélos dans les grands terminus						1
Place du transport en commun dans le réseau routier						
Augmenter le nombre de voies réservées aux autobus				1	1	9
Aménager des voies réservées sur les autoroutes.						
Permettre aux parcours Métrobus de circuler entièrement sur des voies réservées aux heures de pointe. Les voies réservées sont discontinues par endroits, causant ainsi des retards sur l'horaire prévu.						
Des voies réservées permettraient d'améliorer les trajets interrives.						
Augmenter la place accordée au transport en commun dans le réseau routier			4		4	
Lui accorder de l'espace en priorité sur l'automobile, surtout sur les conducteurs en solo.						
Donner la priorité au transport collectif et actif sur l'un des trois grands boulevards de la haute-ville, idéalement René-Lévesque. Il faudrait retirer des voies de circulation, voire rendre l'artère à sens unique, ou enlever du stationnement de rue. Les automobilistes auraient toujours une place prédominante sur les deux autres grands boulevards.						
Les grands boulevards sont suffisamment larges pour permettre d'assurer la cohabitation entre le vélo, l'autobus et l'automobile.						
Améliorer le respect des voies réservées aux autobus par les autres usagers de la route						1
Tarifification						
Diminuer les tarifs						10
Il est anormal que l'abonnement mensuel soit plus coûteux à Québec qu'à Montréal pour moins de services.						
Le prix est trop élevé pour un service qui n'est pas à la hauteur des attentes.						
Gratuité pour les étudiants	1			1	1	2
Introduire un laissez-passer universel pour les étudiants de l'Université Laval (accès automatique lors de l'inscription) pour inculquer des habitudes de transport saines. Les étudiants et l'université sont prêts à contribuer financièrement et à collaborer à la mise en œuvre. Une expérience semblable a eu du succès à Sherbrooke.						
Instaurer un laissez-passer universel pour les étudiants des niveaux collégial et universitaire.						
Gratuité universelle		1	1		2	1
Besoin d'évaluer le rapport coût-bénéfice d'un transport en commun gratuit.						
Instaurer une gratuité progressive universelle pour favoriser les personnes à faible revenu.						

4.4 TRANSPORT	25 mai	28 mai	30 mai AM	30 mai PM	Total tournée	Consultation en ligne
Gratuité pour les familles de cinq personnes et plus						1
Gratuité pour les enfants	1				1	
Gratuité pour les clientèles vulnérables			1		1	
Instaurer un droit à la mobilité pour les clientèles vulnérables (handicap, maladie, âge, pauvreté...) prévoyant la gratuité.						
Gratuité la fin de semaine						1
Modifier la tarification pour mieux l'adapter aux besoins.				1	1	
Être créatif dans la refonte de la tarification, notamment en proposant une formule pour les fins de semaines.						
Accorder des rabais aux détenteurs de la carte Opus.			1		1	
Diversifier les modes de paiement						1
Information et promotion						
Afficher l'horaire de passage des parcours et de l'information sur le service à chaque arrêt						6
Promotion et sensibilisation auprès des écoliers et des étudiants		1	1		2	
Offrir une première semaine gratuite en septembre pour démontrer l'efficacité des services.						
Donner plus d'information aux arrêts d'autobus						2
Promotion et sensibilisation au sujet des avantages du transport en commun afin de les valoriser						1
Organisation et financement du réseau de transport en commun						
Améliorer le financement du transport collectif	1	1	1	1	4	
Affecter au transport collectif une part du financement actuellement dévolu au développement et à la réfection du réseau routier.						
Augmenter l'apport financier des paliers de gouvernements fédéral et provincial.						







4.4	TRANSPORT	25 mai	28 mai	30 mai AM	30 mai PM	Total tournée	Consultation en ligne
	Déjà plusieurs villes ont présenté des demandes d'aide aux paliers supérieurs qui ont des budgets limités. Québec doit se dépêcher avant que ces budgets ne soient épuisés.						
	Pour concilier développement économique et qualité de vie.						
	Augmenter l'apport des gouvernements supérieurs.						
	Permettre la tenue d'un débat public sur l'implantation d'un mode de transport en commun en site propre à haute fréquence	1	1	1		3	
	Besoin d'une solution structurante.						
	Saturation des principaux axes de transport en commun actuels.						
	Fusionner les sociétés de transport des rives nord (RTC) et sud (STL)				1	1	
	Importer rapidement les solutions de transport collectif qui ont fait leurs preuves ailleurs						1
	La Ville doit agir sans attendre les recommandations d'un comité ou les résultats d'études qui n'en finissent plus. L'expérience sur le terrain devrait suffire à guider les actions.						
	Privatiser le transport en commun						1
Divers							
	Utilise déjà les services au maximum						6
	Rendre le transport en commun plus attrayant	2		2		4	1
	Particulièrement en banlieue.						
	Aucune amélioration n'inciterait à l'utiliser davantage						2
	Préférence pour d'autres modes de transport.						
	Appliquer les recommandations formulées à la suite des audiences publiques de 2004 sur l'avenir du transport en commun				1	1	
	Plusieurs recommandations pertinentes n'ont pas été mises en application.						
	Mieux prendre en compte les besoins des usagers	1				1	
	Repenser l'ensemble des services						1

4.4 TRANSPORT	25 mai	28 mai	30 mai AM	30 mai PM	Total tournée	Consultation en ligne
Si la Ville adoptait des mesures pour réduire la circulation automobile au centre-ville, seriez-vous prêt à accepter certains inconvénients?						
Prêt à accepter certains inconvénients						
Prêt en général et motifs divers						
Prêt à l'accepter (position non motivée par le participant)						67
Ces mesures poseraient peu d'inconvénients au participant						7
<p>Les bénéfices seraient énormes par rapport aux inconvénients.</p> <p>Certains supposés inconvénients, tels que la réduction de l'accessibilité du stationnement et la réduction des limites de vitesse, ne seraient pas considérés comme tels très longtemps. Après avoir modifié leur comportement, la majorité des résidents et usagers du secteur les apprécieraient.</p>						
Réduction de l'utilisation de l'automobile						
Augmenter la place accordée aux transports actifs						19
<p>Améliorer la rapidité et la sécurité des déplacements utilitaires à vélo.</p> <p>Favoriser la marche pour se rendre travailler en raison des impacts positifs pour la qualité de vie.</p> <p>Introduire des zones réservées aux piétons (rues piétonnières.)</p> <p>Mettre fin à la culture de suprématie de l'automobile.</p>						
Améliorer en parallèle les services de transport en commun						7
<p>Si l'introduction de mesures contraignantes pour l'automobile s'accompagnait d'une amélioration du service de transport en commun, ceux qui dénonceraient ces mesures seraient bien moins nombreux que ceux qui les approuveraient.</p> <p>L'offre de transport en commun doit être assez efficace pour concurrencer l'auto-solo.</p>						
Interdire aux automobiles l'accès au centre-ville						7
Inciterait à circuler au centre-ville autrement qu'en automobile						6
<p>Favoriser la marche pour les déplacements des touristes au détriment du transport en autocar.</p> <p>Inciterait des automobilistes, souvent seuls dans leur véhicule, à se convertir au transport collectif.</p>						

4.4 TRANSPORT	25 mai	28 mai	30 mai AM	30 mai PM	Total tournée	Consultation en ligne
Augmenter la place accordée aux transports collectifs						5
Mettre fin à la culture de suprématie de l'automobile.						
Nécessiterait une augmentation de l'offre de stationnements incitatifs (Parc-o-bus)						3
À proximité des axes majeurs du transport en commun et en bordure du centre-ville.						
Aménager un stationnement incitatif près de l'Aquarium du Québec et mettre en service un parcours pour le relier au centre-ville.						
Prendre aussi des mesures pour réduire la circulation en périphérie						2
Il serait risqué de reporter l'introduction de mesures visant la périphérie où l'automobile ne rencontre aucune contrainte.						
Imposer une tarification minimale aux stationnements des centres commerciaux et des commerces de grandes surfaces de la périphérie						2
Pour qu'elle soit acceptée, cette mesure devrait être bien expliquée.						
Les sommes recueillies pourraient être affectées aux investissements requis pour rendre durable la mobilité.						
Le participant a déjà recours au transport actif au centre-ville						2
Les gens de la périphérie peuvent faire une partie de leur trajet en automobile et se stationner avant d'entrer dans le centre-ville pour faire le reste du trajet à pied.						
Adopter des mesures réellement contraignantes pour réduire l'utilisation de l'automobile						1
La Ville ne doit pas se limiter à inciter les gens à recourir au transport en commun.						
Le participant utilise déjà peu son automobile au centre-ville						1
Encourager les commerces desservis par le transport en commun et le réseau cyclable à offrir un service de livraison des marchandises achetées pour faciliter le recours aux alternatives à l'automobile						1
Pour réduire les problèmes dus à la circulation au centre-ville						
Réduirait le trafic au centre-ville						6
La circulation fait subir des inconvénients aux résidents, mais pas aux travailleurs qui n'habitent pas le centre.						
Améliorerait l'efficacité des déplacements.						

4.4 TRANSPORT	25 mai	28 mai	30 mai AM	30 mai PM	Total tournée	Consultation en ligne
Manque d'espaces de stationnement						5
Réduirait le bruit et la pollution dus à la circulation au centre-ville						4
Problème de qualité de l'air.						
Contretrait la circulation de transit dans les rues résidentielles						3
La circulation de transit est un problème dans le quartier Saint-Jean-Baptiste.						
Réduirait la vitesse de la circulation						2
Prendre des mesures pour interdire les autocars touristiques dans le Vieux-Québec						1
Favoriser la marche pour les déplacements des touristes.						
Qualité de vie						
Réduire la circulation améliorerait la qualité de vie au centre-ville						6
Marcher permet d'éviter les inconvénients de la congestion routière.						
Les rues sans voitures sont plus agréables et vivantes. La réduction de la circulation incite à marcher, à prendre le temps de se promener.						
Coûts du transport						
Réduire, voire éliminer, les coûts assumés par les usagers des modes de transport encouragés						2
Densification						
Améliorerait l'attractivité du secteur résidentiel du centre-ville						2
Stimulerait l'offre de commerces de proximité						1
Communication						
Les inconvénients doivent être précisés à la population dès le départ						1
Accompagner ces mesures d'une bonne campagne d'information						1

4.4 TRANSPORT	25 mai	28 mai	30 mai AM	30 mai PM	Total tournée	Consultation en ligne
Prêt à accepter certains inconvénients à certaines conditions						
Transport en commun						
Assurer d'abord une desserte efficace en transport en commun						5
Améliorer d'abord les services de transport adaptés aux personnes à mobilité réduite temporaire ou permanente						3
Augmenter d'abord l'offre de stationnements incitatifs (Parc-o-bus)						1
<p>Pour que de telles mesures soient acceptables, il faudrait aménager des stationnements incitatifs en périphérie de la zone où la circulation est restreinte. Ces stationnements devraient être reliés au centre-ville par des navettes gratuites à haute fréquence de passage.</p>						
Recours à l'automobile au centre-ville						
Les résidents doivent toujours avoir la possibilité d'utiliser une automobile à certaines occasions						4
<p>Il peut être difficile pour certaines personnes de faire ses courses à pied lorsqu'il faut transporter des paquets. Certains déplacements sont difficiles à faire sans automobile. Les résidents du centre-ville ne doivent pas subir les mêmes restrictions que ceux qui n'y habitent pas. La Ville devrait leur accorder un traitement préférentiel à l'égard de l'utilisation de l'automobile. Si la Ville met trop de contraintes, cela entraverait la mobilité des résidents qui pourraient renoncer à habiter le centre-ville.</p>						
Privilégier un meilleur partage de la route entre tous ses usagers plutôt que les contraintes importantes à l'usage de l'automobile						1
Stationnement au centre-ville						
Mieux gérer les places de stationnement disponibles en agissant sur l'offre et le prix						2
Maintenir l'offre de stationnement pour les commerces			1		1	
<p>Permettre l'utilisation de l'automobile, ce qui passe par le maintien de l'offre de stationnements, est essentiel à la qualité de vie parce que le transport en commun ne peut répondre à tous les besoins, même en conférant d'éventuelles améliorations.</p>						
Maintenir l'offre de stationnement pour les résidents			1		1	

4.4 TRANSPORT	25 mai	28 mai	30 mai AM	30 mai PM	Total tournée	Consultation en ligne
Circulation au centre-ville						
Laisser l'accès à des artères permettant de traverser la ville						1
Ces mesures seraient acceptables si les automobilistes pouvaient continuer de pouvoir emprunter des artères telles que les boulevards René-Lévesque et Charest pour traverser la ville rapidement sans devoir faire des détours.						
Mobilier urbain						
Ajouter d'abord des bancs publics pour les personnes à mobilité réduite						1
Les bancs publics sont nécessaires aux personnes à mobilité réduite qui se déplacent sans automobile.						
Adhésion de la population						
Mettre sur pied une bonne campagne d'information et de sensibilisation pour obtenir l'adhésion aux changements proposés						1
Pas prêt à accepter certains inconvénients						
Transport en commun						
Miser plutôt sur l'intermodalité en développant les Parc-O-bus						3
Le transport en commun n'est pas suffisamment efficace pour que de telles mesures puissent être acceptables						3
La Ville ne doit pas attendre un accroissement de la demande de transport en commun découlant de mesures visant à restreindre la circulation automobile au centre-ville avant d'améliorer l'offre de services. Le transport en commun doit être rapide, efficace, abordable et être adapté à tous les besoins avant que la Ville n'introduise des mesures contraignantes pour les automobilistes.						
Qu'est-ce que la Ville pourrait faire, principalement en matière de transport, pour que vous et votre famille renonciez à une deuxième ou à une troisième voiture?						
Amélioration du service existant de transport en commun						
Améliorer l'efficacité du transport en commun en général						30
Les services devraient être plus efficaces, rapides, adaptés à tous les besoins et abordables. Rendre le transport en commun plus attirant par rapport à l'automobile.						

4.4 TRANSPORT	25 mai	28 mai	30 mai AM	30 mai PM	Total tournée	Consultation en ligne
Augmenter la fréquence de passage des véhicules						13
Accroître la fréquence pour augmenter la rapidité des déplacements afin de permettre une meilleure gestion des déplacements vers le travail impliquant un arrêt à la garderie. Pour réduire le délai d'attente lors des correspondances.						
Améliorer la desserte de tout le territoire						11
Ajouter des parcours, notamment des lignes Métrobus. Améliorer la desserte interrives du traversier.						
Augmenter la rapidité des déplacements						9
Réduire le temps de déplacement vers le centre-ville et les lieux où se tiennent des événements. Pour que les automobilistes l'adoptent, le transport en commun doit être plus rapide, particulièrement aux heures de pointe.						
Améliorer la desserte des banlieues						6
Augmenter le niveau de services très tôt le matin, la nuit et la fin de semaine						5
Améliorer la desserte des secteurs où l'on retrouve des commerces, des services et des employeurs						3
Il y a trop de secteurs de commerces, de services ou d'emploi qui sont inaccessibles sans automobile, pour qu'il soit possible de vivre sans automobile agréablement. Améliorer les liens entre les quartiers résidentiels de banlieue et le centre-ville.						
Augmenter le nombre de voies réservées aux autobus						3
Pour rendre les déplacements en transport en commun plus rapides qu'en automobile afin d'en améliorer la compétitivité.						
Augmenter le nombre d'abribus						2
Étendre le service Écolobus à d'autres secteurs						2
Offrir un service de taxis plus abordable pour améliorer la desserte à l'intérieur des quartiers et entre eux						2

4.4 TRANSPORT	25 mai	28 mai	30 mai AM	30 mai PM	Total tournée	Consultation en ligne
Améliorer le déneigement aux abords des arrêts, surtout les accès aux abribus						1
Réaménager les arrêts pour mieux les adapter au climat						1
Augmenter le nombre de terminus		1			1	
Réduire l'engorgement des autobus aux heures de pointe						1
Implanter un service de navette pour desservir les gros employeurs situés hors du centre-ville et des centres majeurs d'activités de Sainte-Foy						1
Ces employeurs sont mal desservis par les parcours du RTC : les express et Métrobus ne les desservent pas, alors qu'il faut souvent faire un long trajet avec plusieurs transferts si on utilise les parcours réguliers. Le RTC devrait donc développer, en collaboration avec de gros employeurs tels qu'Hydro-Québec sur le boulevard Lebourgneuf, des navettes « sur mesure » pour rabattre les employés vers le réseau structurant du RTC.						
Ne pas interrompre la desserte du Vieux-Québec par les parcours réguliers du RTC						1
Améliorer le respect des horaires						1
Pour que les usagers aient l'assurance de ne pas manquer leurs correspondances.						
Améliorer les liaisons interrives						1
Mieux documenter les besoins des usagers et y répondre rapidement						1
Développement du transport actif						
Développer le réseau cyclable utilitaire						29
Le réseau cyclable devrait permettre de se rendre sécuritairement un peu partout à vélo. Aménager des voies cyclables sur les principales artères de la ville. Pour améliorer la sécurité des déplacements à vélo. Les voies cyclables utilitaires doivent éviter les grandes pentes. Développer des liens cyclables utilitaires des deux côtés du fleuve. Favoriser les déplacements des vélos l'hiver en déneigeant les voies cyclables et les bords de rues.						

4.4 TRANSPORT	25 mai	28 mai	30 mai AM	30 mai PM	Total tournée	Consultation en ligne
Améliorer la sécurité des déplacements à vélo						7
<p>Passer par le développement et la consolidation du réseau cyclable.</p>						
Favoriser l'aménagement de commodités pour les cyclistes (rangements sécuritaires pour vélos, douches et vestiaires) dans les institutions et les entreprises						3
Réduire la vitesse de la circulation des véhicules pour améliorer la sécurité des piétons et cyclistes	1			1	2	1
<p>Réduire les limites de vitesse autant que possible pour favoriser les transports collectifs et actifs. Limiter la vitesse à 30 km/h dans les quartiers centraux. Aménager des trottoirs surélevés pour faire ralentir le débit de circulation. Modifier les infrastructures qui ont été conçues pour permettre aux véhicules de rouler rapidement. Celles-ci incitent insidieusement les conducteurs à augmenter leur vitesse de façon générale (ex. l'autoroute Laurentienne qui se jette dans la rue Dorchester sans transition n'incite pas les conducteurs à adopter une vitesse adaptée au contexte urbain).</p>						
Favoriser les déplacements des piétons et cyclistes au centre-ville au détriment de l'utilisation de l'automobile						3
Aménager la ville en fonction des besoins des piétons et cyclistes						2
<p>Le mode d'aménagement traditionnel tient d'abord compte des besoins des automobilistes, parfois au détriment de ceux des piétons et des cyclistes. Par exemple, les autoroutes et les grands boulevards représentent des barrières quasi infranchissables pour les piétons et les cyclistes. Le morcellement de la ville par les grands axes de transport force à utiliser l'automobile si l'on veut pouvoir aller partout.</p>						
Améliorer les feux de circulation pour rehausser la sécurité du passage des vélos aux intersections						2
Améliorer l'accessibilité des déplacements à vélo			1			1
<p>Surtout en banlieue.</p>						
Augmenter la surveillance policière afin que les automobilistes respectent les règles						1
<p>Problèmes observés : non-respect de la priorité accordée aux piétons aux intersections, non-respect des interdictions de virage à droite sur feu rouge, excès de vitesse importants et non-respect des feux rouges.</p>						

4.4	TRANSPORT	25 mai	28 mai	30 mai AM	30 mai PM	Total tournée	Consultation en ligne
	Aménager une voie cyclable le secteur de l'Université Laval et le Vieux-Québec empruntant une grande artère						1
	Empruntant le boulevard René-Lévesque, le chemin Sainte-Foy ou la Grande-Allée. Évaluer la possibilité d'aménager sur le chemin Sainte-Foy une voie cyclable, une voie réservée aux autobus et une voie pour les autres véhicules qui serait à sens unique vers le centre-ville le matin et vers la direction inverse le soir.						
	Augmenter le nombre de liens cyclables directs						1
	Améliorer les liens cyclables interrives						1
	Vélos en libre-service (ex. Bixi)						1
	Implantation de nouveaux modes de transport collectif						
	Tramway						20
	Seul le tramway peut répondre aux attentes en termes de rapidité, de confort et de respect des horaires permettant de rivaliser avec l'automobile. L'autobus est un mode de transport limité et peu confortable. Un tramway permettrait de libérer des autobus pour desservir d'autres secteurs. Un tramway régional devrait emprunter le corridor des Cheminots. Un tramway devrait être implanté entre le terminus Les Saules et l'aéroport.						
	Implanter un nouveau mode de transport en commun plus efficace						6
	Le nouveau mode devrait être plus efficace que l'automobile.						
	Train de banlieue						5
	Implanter un nouveau mode de transport en commun plus confortable						4
	Miser sur un mode de transport de meilleure qualité pour attirer une clientèle plus aisée qui considère généralement que les autobus sont sales et inconfortables. Le nouveau mode devrait être plus confortable que l'automobile. Les autobus actuels équipés de sièges en plastique sont peu confortables.						
	Busway ou autre système d'autobus à haute fréquence en site propre						3

4.4 TRANSPORT	25 mai	28 mai	30 mai AM	30 mai PM	Total tournée	Consultation en ligne
Autocars						2
Autobus électriques						2
Transport sur demande par minibus (ex. Kansas city)						1
Métro						1
Skytrain						1
TGV						1
Trolleybus						1
Développement des autres modes de transport collectif (excluant le transport en commun)						
Soutenir l'amélioration de l'offre de service d'autopartage (ex. Communauto)			1		1	14
Ce service devrait être disponible à proximité des résidences.						
Ce service devrait être disponible à proximité sur tout le territoire.						
Soutenir le développement du covoiturage		2			2	5
Mettre en réseau les gens désireux de faire du covoiturage		1			1	3
Mettre en place un réseau de communication dans chaque quartier pour mettre en rapport les gens désireux de faire du covoiturage. Ce système ressemblerait à ce qui se fait dans le Parc technologique du Québec métropolitain, mais il serait organisé à partir des quartiers de résidences plutôt que sur la base du lieu de travail.						
La Ville devrait proposer un site web pour mettre en réseau les gens désireux de faire du covoiturage. Ceux-ci pourraient y placer une annonce pour offrir ou demander une place dans un véhicule.						
Permettre aux automobiles transportant trois passagers ou plus d'emprunter les voies réservées au transport collectif						1
Réduire la durée des déplacements entre Québec et Montréal en train						1

4.4 TRANSPORT	25 mai	28 mai	30 mai AM	30 mai PM	Total tournée	Consultation en ligne
Organisation des déplacements et partage du réseau routier						
Diminuer la place de l'automobile	4	1	5		10	2
Arrêter de financer la construction des routes dans les nouveaux développements. Ne pas accroître la capacité du réseau routier actuel. Restreindre l'accès des voitures à certains quartiers. Penser à l'automobile en dernier dans la planification du réseau routier. Besoin de trouver des alternatives avant que l'essence atteigne des prix trop élevés. Ne pas subventionner des routes dans les nouveaux développements.						
Afficher ouvertement l'intention de favoriser la réduction de la circulation automobile au centre-ville. Particulièrement sur la colline parlementaire. Les grands boulevards sont suffisamment larges pour permettre d'assurer la cohabitation entre le vélo, l'autobus et l'automobile. Donner la priorité au transport collectif et actif sur l'un des trois grands boulevards de la haute-ville, idéalement René-Lévesque. Il faudrait retirer des voies de circulation, voire rendre l'artère à sens unique, ou enlever du stationnement de rue. Les automobilistes auraient toujours une place prédominante sur les deux autres grands boulevards.						
La Ville doit se donner un objectif clair et précis de réduction de la part modale de l'automobile	1		1	1	2	
Augmenter les parts modales des modes de transport collectifs et actifs. Prendre toutes les mesures possibles pour l'atteindre.						
Remettre en question le maintien du réseau autoroutier actuel				1	1	1
Pourrait être mal adapté aux petits véhicules peu puissants de demain.						
Coordonner le développement des réseaux de transport collectif et actif de Québec avec les municipalités voisines		1			1	
Éviter la constitution de réseaux parallèles discontinus. Éviter la tarification séparée des réseaux de transport collectif. Difficile de renoncer à l'automobile lorsqu'on habite une municipalité périphérique (Stoneham), notamment en raison de la planification du développement des transports en silo.						
Mettre sur pied un système informatisé de gestion des déplacements						1
Réduction de l'utilisation de l'automobile						
Réduire le nombre d'espaces de stationnement disponibles	1	2	4	1	7	1
Il y a trop d'espaces de stationnement inoccupés.						

4.4 TRANSPORT	25 mai	28 mai	30 mai AM	30 mai PM	Total tournée	Consultation en ligne
Réduire le nombre de stationnements gratuits. Augmenter le nombre des stationnements payants : source intéressante de revenus pour la Ville. Importance du stationnement pour déterminer les choix des citoyens : 80 % des automobilistes ne paient rien pour se stationner. Les convertir en espaces verts. Limiter le nombre de cases pour chaque logement à un ratio d'une case souterraine pour deux chambres sur la colline parlementaire.						
Augmenter la tarification des stationnements ou introduire une taxe		2	1		3	3
Intéressante source de revenus pour la Ville. Surtout au centre-ville.						
Imposer des contraintes à l'utilisation de l'automobile, particulièrement au centre-ville						2
S'inspirer de l'exemple de Grenoble.						
Instaurer un système de péage sur les autoroutes pour réduire le recours à l'automobile			1		1	1
Permettrait peut-être une diminution du trafic et une entrée d'argent pour la Ville, comme on le fait déjà aux États-Unis.						
Rendre l'utilisation de l'automobile moins avantageuse par rapport au transport en commun						1
Favoriser et soutenir les alternatives à l'automobile						1
Accorder moins d'attention aux demandes des groupes de pression défendant les automobilistes (ex. CAA)						1
Encourager les commerces à offrir un service de livraison des marchandises achetées						1
Réduire la taille des automobiles vers des mini-véhicules peu ou non polluants						1
Tarifification du transport en commun						
Réduire la tarification						8
Il faut rendre le transport en commun économiquement attrayant pour ceux qui possèdent une automobile. Lorsqu'on assume déjà le coût d'achat, d'immatriculation et d'entretien d'une automobile, son coût d'utilisation pour aller travailler est inférieur ou égal au coût du transport en commun. Réduire la tarification donnerait un avantage financier à l'inclusion du transport en commun avec l'automobile dans un cocktail de transport. Éviter de favoriser uniquement les familles.						

4.4 TRANSPORT	25 mai	28 mai	30 mai AM	30 mai PM	Total tournée	Consultation en ligne
Offrir un laissez-passer familial mensuel.						
Offrir la gratuité aux étudiants						2
Offrir la gratuité aux aînés						1
Offrir la gratuité en général						1
Offrir la gratuité dans le centre-ville pour stimuler la conversion des automobilistes au transport en commun						1
Offrir un abonnement annuel à un coût avantageux par rapport à l'abonnement mensuel						1
C'est généralement l'été, lorsque des usagers ne renouvellent pas leur abonnement mensuel en raison des vacances, que plusieurs abandonnent le transport en commun pour l'automobile. Un abonnement annuel permettrait de diminuer les chances de perdre des usagers pendant l'été.						
Offrir des tarifs préférentiels pour le renouvellement des abonnements						1
Effectuer un suivi auprès des usagers qui ne renouvellent pas leur abonnement pour proposer un nouvel abonnement à prix avantageux.						
Offrir un tarif préférentiel pour un abonnement annuel à ceux qui ne renouvellent pas leur permis de conduire						1
Inciter les employeurs qui défraient le coût du stationnement de leurs employés à leur offrir plutôt un abonnement au RTC						1
Augmenter les incitatifs à l'utilisation du transport en commun offerts dans le cadre de programmes de promotion proposés conjointement par le RTC et les employeurs participants						1
Intermodalité des déplacements						
Favoriser l'intermodalité des déplacements	2	1	1	1	5	1
Améliorer l'intermodalité entre l'autobus et le vélo.						
Augmenter l'offre de stationnements incitatifs (Parc-o-bus)	1	1			2	3
Rendre les Parc-o-bus plus attrayants pour les personnes provenant de la périphérie de la ville.						

4.4	TRANSPORT	25 mai	28 mai	30 mai AM	30 mai PM	Total tournée	Consultation en ligne
	Ajouter des supports à vélo sur les autobus						4
	Pour permettre aux cyclistes habitant loin de leur lieu de travail de faire une partie du trajet en autobus et l'autre en vélo. Pour permettre aux cyclistes de se rendre faire du vélo à différents endroits de la ville sans utiliser leur automobile.						
	Diminuer l'offre de stationnements incitatifs (Parc-o-bus)						2
	Favoriser plutôt un arrêt d'autobus à moins de 500 mètres du domicile comme à Laval						
	Implanter des points de convergence des différents modes de déplacement pour favoriser l'intermodalité	1		1		2	
	Aménagement du territoire						
	Favoriser la densification du territoire urbanisé et freiner l'étalement						4
	Cesser de construire des autoroutes vers la périphérie. La recherche du moindre coût pour l'habitation des individus engendre de l'étalement qui représente un important coût collectif qui annule les gains individuels.						
	Planifier le développement de la ville en fonction des déplacements de proximité						2
	Favoriser la proximité travail-résidence						2
	Éliminer les usages industriels des secteurs résidentiels						1
	Pour que la marche et le vélo y soient agréables. Le secteur du chemin de la Canardière est un exemple à corriger de l'impact des usages industriels en milieu résidentiel.						
	Permettre d'aménager une seule case de stationnement par adresse						1
	Communication						
	Faire la promotion des alternatives à l'auto	1				1	3
	Les différentes possibilités et leurs avantages sont souvent méconnus et des préjugés sont entretenus.						
	Faire la promotion du vélo quatre saisons.						
	Offrir des mois d'essai du transport en commun gratuits.						

4.4 TRANSPORT	25 mai	28 mai	30 mai AM	30 mai PM	Total tournée	Consultation en ligne
Dissuader les parents d'écoliers d'aller les reconduire en automobile			1		1	
Améliorer la diffusion des horaires du transport en commun						1
Divers						
Le participant a déjà renoncé à une deuxième automobile ou n'en a pas du tout						16
La Ville doit agir prudemment de façon mesurée et graduelle	1	1	1		3	
Éviter les solutions draconiennes anti-auto, viser un usage plus intelligent (ex. covoiturage, intermodalité, etc.).						
Difficile de renoncer à l'automobile lorsqu'on habite la périphérie (Stoneham).						
Le participant refuse de réduire son utilisation de l'automobile						7
La qualité de vie passe par l'utilisation de l'automobile.						
Qu'est-ce que la Ville pourrait faire pour vous inciter à choisir la marche comme mode de déplacement, notamment pour vous rendre à votre établissement d'enseignement, votre lieu de travail ou un commerce de proximité?						
Sécurité des déplacements						
Améliorer le déneigement et le déglçage des trottoirs et autres trajets empruntés par les piétons			2	1	3	25
Dans les quartiers centraux, trottoirs mal déblayés : obligation de marcher au centre de la rue.						
Danger de chutes de glace à partir des toits mal déglçés.						
Assurer le déneigement des passerelles piétonnières (raccourci entre deux propriétés) qui permettent d'éviter les détours et certains endroits dangereux du réseau routier.						
Accélérer le déneigement après les tempêtes. Si les trottoirs ne sont dégagés que le lendemain, cela incite à opter pour un autre moyen de déplacement que la marche.						
Éviter les importants amas de neige poussés le long du trottoir par la machinerie lors du déneigement. Ces amas difficiles à enjamber posent un risque de chute et représentent un fâcheux irritant pour les piétons.						
Notamment, les trottoirs de la côte de Salaberry sont plutôt dangereux en hiver.						
Assurer le respect de la réglementation par les automobilistes, notamment les limites de vitesse						12
Augmenter la surveillance policière.						

4.4 TRANSPORT	25 mai	28 mai	30 mai AM	30 mai PM	Total tournée	Consultation en ligne
<p>Problème de non-respect des interdictions de virage à droite aux feux rouges.</p> <p>Problème de non-respect des règles régissant le virage à droite aux feux rouges. Plusieurs automobilistes omettent de s'immobiliser avant de tourner ou tournent lorsqu'un piéton ayant priorité traverse l'intersection. Cette dernière situation survient même pendant la phase piétonnière du feu de circulation là où il en a.</p> <p>Problème de non-respect des passages piétonniers.</p> <p>La Ville devrait sévir avec les automobilistes qui négligent les piétons.</p>						
Favoriser la sécurité des piétons dans les rues	1		2		3	8
Particulièrement aux abords des écoles.						
Réduire les limites de vitesse des véhicules						7
La limite de vitesse dans certains secteurs résidentiels devrait être réduite à 30 km/h, ce qui réduirait énormément le risque de blessures mortelles en cas d'accident impliquant un piéton.						
Ne pas se limiter à installer des panneaux, il faut aussi prévoir des aménagements incitant à ralentir, tels qu'une réduction de la largeur des voies, des aménagements verts avancés sur la chaussée de part et d'autres, des pistes cyclables séparées par une bande verte, etc.						
Déneiger tous les trottoirs sans distinction						6
Revoir l'autorisation du virage à droite aux feux rouges						3
Assurer un entretien constant des trottoirs lors des travaux						2
Assurer la sécurité des piétons aux intersections sans feux piétonniers						2
Assurer la sécurité des piétons dans les rues sans trottoir						1
Aménagement du réseau routier et équipements pour piétons						
Aménager des trottoirs sur les rues empruntées relativement fréquemment par des piétons pour améliorer leur sécurité						14
Particulièrement lorsque le débit de circulation est relativement important.						
Ajouter des trottoirs à Sillery.						

4.4 TRANSPORT	25 mai	28 mai	30 mai AM	30 mai PM	Total tournée	Consultation en ligne
Aménager toutes les rues de façon à les rendre accueillantes pour les piétons						11
Certaines rues, surtout en périphérie, semblent conçues uniquement en fonction de l'automobile. Cette préoccupation est particulièrement importante pour les rues où il y a des commerces.						
Aménager de la végétation						7
Modifier les feux de circulation afin que la phase piétonnière soit obtenue plus rapidement						6
Le trop long délai d'attente amène plus de piétons à traverser l'intersection sans attendre son passage protégé.						
Installer des feux piétonniers aux intersections de toutes les grandes artères, surtout s'il y a des commerces						5
Aménager des sentiers pédestres et des pistes multifonctionnelles (marche, vélo, patin à roues, etc.)						4
Améliorer l'état des trottoirs existants						4
S'assurer qu'il y ait toujours des accès en pente aux intersections, notamment pour les poussettes.						
Aménager des trottoirs plus larges à certains endroits						4
Aménager des passerelles piétonnières (raccourci entre deux propriétés) aux endroits où le réseau routier force à faire des détours pour se rendre aux principales destinations des piétons (ex. commerces, arrêt d'autobus, etc.)						4
De telles passerelles sont nécessaires lorsque le réseau routier ne permet pas de faire un trajet « en ligne droite », notamment lorsque des propriétés bloquent un trajet ou lorsqu'une rue se termine en cul-de-sac.						
Installer des trottoirs sur les deux côtés des rues	1				1	3
Pour la sécurité des enfants.						
Allonger la durée des phases piétonnières aux feux de circulation						3
Installer des trottoirs sur toutes les grandes artères, surtout s'il y a des commerces						2

4.4 TRANSPORT	25 mai	28 mai	30 mai AM	30 mai PM	Total tournée	Consultation en ligne
Prolonger les trottoirs pour qu'ils traversent les intersections						2
Modifier la configuration des trottoirs pour qu'ils traversent les intersections sans s'abaisser au niveau de la rue, créant ainsi des obstacles forçant les véhicules à ralentir pour les franchir tel un dos d'âne.						
Aménager des parcours piétons directs permettant d'éviter les détours	1				1	
Implanter des liens mécaniques pour franchir les falaises et fortes pentes						1
Ajouter des ascenseurs pour se rendre en haute-ville.						
Accélérer les investissements favorisant la marche	1				1	
Encourager les commerces à installer des auvents qui protègent les passants lorsqu'il pleut						1
Aménager des passages souterrains avec tapis roulant pour accélérer les déplacements à pied						1
Aménagement du territoire						
Favoriser la proximité des lieux d'emploi et des résidences						8
Soutenir l'accès au logement près des milieux de travail. Revitaliser les quartiers centraux pour permettre à long terme à tous ceux qui le veulent d'habiter à proximité du travail.						
Favoriser la mixité des fonctions						8
La Ville devrait exiger l'insertion d'habitations dans les centres de grandes surfaces commerciales de banlieues.						
Favoriser la densification des quartiers et freiner l'étalement						5
Ne plus permettre la construction de complexes commerciaux en périphérie qui ne sont accessibles qu'en automobile.						
Favoriser la présence de commerces et services de proximité dans les quartiers						4
Miser sur l'amélioration de la qualité de vie des quartiers centraux pour attirer de nouveaux résidents						3
La qualité de vie du centre-ville doit le rendre autant, sinon plus, attirant que les banlieues.						

4.4 TRANSPORT	25 mai	28 mai	30 mai AM	30 mai PM	Total tournée	Consultation en ligne
Favoriser la multipolarisation des lieux de travail						2
Malgré la présence du gouvernement comme employeur majeur, il faut éviter de trop concentrer l'emploi au centre-ville.						
Investir dans des projets de design urbain pour améliorer les paysages et les ambiances offerts aux piétons						1
Camoufler ou mieux intégrer les autoroutes pour améliorer le paysage offert aux piétons						1
Aménager la ville en fonction de l'humain et non pas de l'automobile						1
Communication						
Faire la promotion de la marche et de ses avantages pour la santé et l'environnement						7
Sensibiliser au respect entre automobilistes, cyclistes et piétons	1				1	4
S'inspirer de l'exemple de la campagne « Partageons la chaussée » mise en place par le conseil de quartier de Cap-Rouge.						
Sensibiliser au respect des passages piétonniers						3
Sensibiliser les jeunes écoliers			2		2	
Les élus devraient donner l'exemple						1
Panneaux de signalisations améliorés (marquage au sol)						1
Partage de la voie publique						
Augmenter la place accordée aux marcheurs dans le réseau routier			2		2	4
Leur accorder de l'espace en priorité sur l'automobile.						
Donner la priorité au transport collectif et actif sur l'un des trois grands boulevards de la haute-ville, idéalement René-Lévesque. Il faudrait retirer des voies de circulation, voire rendre l'artère à sens unique, ou enlever du stationnement de rues. Les automobilistes auraient toujours une place prédominante sur les deux autres grands boulevards.						
Donner la priorité aux besoins des piétons.						

4.4 TRANSPORT	25 mai	28 mai	30 mai AM	30 mai PM	Total tournée	Consultation en ligne
Interdire certaines rues à la circulation automobile (rues piétonnes)						4
Chaque quartier devrait avoir une telle rue.						
Un participant suggère les rues Cartier, Saint-Joseph et Saint-Jean (à l'extérieur des fortifications).						
Implanter des rues partagées						2
Un projet-pilote basé sur le concept de rue partagée est déjà prévu pour la rue Sainte-Catherine du quartier Saint-Jean-Baptiste.						
Chaque quartier devrait avoir une telle rue.						
Réduction de l'utilisation de l'automobile et de ses impacts						
Aménager des stationnements incitatifs à la périphérie du centre-ville pour que les gens puissent terminer leur trajet en marchant						3
Diminuer la circulation au centre-ville						2
Interdire la circulation automobile au centre-ville						2
Réduire l'offre d'espaces de stationnement disponibles au centre-ville						2
Aménager des culs-de-sac de façon massive et systématique dans les quartiers résidentiels afin d'éradiquer la circulation de transit dangereuse pour les piétons						1
Réduire la pollution de l'air par les gaz d'échappement						1
Réduire le bruit causé par les véhicules						1
Laisser les habitants de la périphérie assumer les conséquences et les coûts de l'étalement						1
La Ville doit d'abord permettre graduellement à ceux qui le veulent de s'établir près de leur lieu de travail. Lorsque l'accès au logement au centre sera amélioré, ceux qui feront le choix d'habiter la périphérie devront en assumer les conséquences, notamment les embouteillages.						

4.4 TRANSPORT	25 mai	28 mai	30 mai AM	30 mai PM	Total tournée	Consultation en ligne
Transport en commun						
Améliorer le service de transport en commun						2
Le transport en commun favorise la marche, minimalement entre l'arrêt et le travail ou la maison.						
Divers						
Le participant marche déjà pour se rendre au travail, aux études ou faire ses courses						16
Le participant ne peut envisager la marche						5
Les distances à parcourir sont trop grandes à Québec. La distance pour se rendre travailler est trop importante pour un participant. Un participant opte pour le vélo en raison de la distance.						
Qu'est-ce que la Ville pourrait faire pour vous donner le goût de vous rendre à vélo à votre établissement d'enseignement ou à votre lieu de travail?						
Développement et aménagement du réseau cyclable						
Développer le réseau cyclable utilitaire pour qu'il quadrille tout le territoire et que l'accès y soit facile	2	1	3	2	8	58
Accélérer le rythme du développement.						
Adopter et mettre en œuvre rapidement le Plan directeur du réseau cyclable.						
Améliorer la desserte de l'Université Laval, via le boulevard René-Lévesque ou le chemin Ste-Foy.						
Éliminer plusieurs détours que les cyclistes doivent actuellement faire pour rester sur le réseau ou éviter des points dangereux.						
Problèmes de discontinuité du réseau.						
Il n'est pas toujours simple de trouver un lien cyclable permettant de se rendre à la destination voulue.						
Développer le réflexe de donner une place au vélo lors des travaux de réfection.						
Développer le réseau utilitaire en priorité.						
Les grands boulevards sont suffisamment larges pour permettre d'assurer la cohabitation entre le vélo, l'autobus et l'automobile.						
Gros manque de liens utilitaires						
Prévoir un axe cyclable reliant la rive-sud.						
Favoriser les pistes cyclables unidirectionnelles plus sécuritaires que les bidirectionnelles.						

4.4 TRANSPORT	25 mai	28 mai	30 mai AM	30 mai PM	Total tournée	Consultation en ligne
Atténuer les contraintes physiques, notamment par l'installation de liens mécaniques	2		3	1	6	14
Le secteur des bretelles de l'autoroute Dufferin-Montmorency n'est pas un endroit optimal pour l'aménagement d'un lien mécanique entre l'avenue Honoré-Mercier et le quartier Saint-Roch.						
Côte de Sillery et côte Gignac : lien utile pour une population vieillissante dans le quartier.						
L'aménagement de dalots dans les escaliers extérieurs serait plus efficace qu'un lien mécanique, car il n'y a aucune attente décourageant les usagers.						
Atténuer l'impact rébarbatif des nombreuses contraintes physiques entre la haute-ville et la basse-ville en implantant des liens mécaniques						
L'implantation de liens mécaniques entre la haute-ville et la basse-ville est plus urgente que l'aménagement de tels liens entre le plateau de Sainte-Foy-Sillery et les berges du fleuve.						
Faciliter les déplacements des familles pour qui les contraintes physiques représentent des obstacles importants.						
Rendre les plateaux plus facilement accessibles.						
Permettre aux cyclistes d'emprunter l'ascenseur du Faubourg.						
Entretien du réseau cyclable l'hiver						17
Aménager un lien cyclable utilitaire est-ouest sur toute la longueur du boulevard René-Lévesque	2			2	4	9
Lien entre le centre-ville et l'Université, deux pôles majeurs d'activités.						
Propositions de nouvelles voies cyclables	1				1	8
Relier la Promenade Samuel-de-Champlain et le parc de la Plage-Jacques-Cartier en empruntant la voie ferrée à partir de la côte Ross.						
Relier les parcs industriels et le Parc technologique du Québec métropolitain.						
Aménager un parcours cyclable dans le quartier Saint-Roch.						
Aménager des liens cyclables permettant de franchir les autoroutes.						
Aménager une voie reliant l'Université Laval avec la rue du Père-Marquette sans détour.						
Aménager une voie cyclable à contresens sur la rue Saint-Jean.						
Augmenter et accélérer les investissements dans le réseau cyclable	2	1			3	1
Prendre les moyens pour atteindre les objectifs que la Ville s'est donnés, notamment dans le Plan directeur du réseau cyclable.						
Intérêt des investissements pour la jeune génération qui est plus favorable à l'usage de la bicyclette.						
Améliorer les voies cyclables nord-sud		1			1	2
Sécurité des déplacements à vélo						

4.4 TRANSPORT	25 mai	28 mai	30 mai AM	30 mai PM	Total tournée	Consultation en ligne
Renforcer de la sécurité des déplacements	3	1			4	36
Surtout pour les enfants.						
Problèmes de sécurité causés par la discontinuité entre les voies cyclables.						
Éliminer les bandes de resserrement destinées à ralentir le trafic, car elles sont la cause de multiples accidents entre autobus, autos et vélos.						
Réparer les nombreux trous dans les rues et ajouter de l'éclairage.						
Améliorer la sécurité des cyclistes aux intersections où le virage à droite aux feux rouges est permis						8
Interdire le virage à droite aux feux rouges aux intersections où circulent beaucoup de cyclistes.						
Sensibiliser les automobilistes aux dangers virage à droite aux feux rouges pour les cyclistes.						
Réduire la vitesse de la circulation						1
Aménager des sas vélo aux intersections (zone avancée pour cyclistes)						1
Partage de la voie publique						
Augmenter la place accordée aux cyclistes dans le réseau routier	2		5	3	10	27
Leur accorder de l'espace en priorité sur l'automobile.						
La Ville doit mettre le vélo en valeur en lui dédiant un espace visible sur les axes structurants du territoire pour lancer un signal fort en faveur du vélo. Elle doit poser de gestes emblématiques de sa volonté de mettre le vélo en valeur et non se limiter à développer le réseau cyclable lien par lien. On ne doit pas cacher les cyclistes sur les petites artères si on veut encourager les déplacements actifs.						
Donner la priorité au transport collectif et actif sur l'un des trois grands boulevards de la haute-ville, idéalement René-Lévesque. Il faudrait retirer des voies de circulation, voire rendre l'artère à sens unique, ou enlever du stationnement de rue. Les automobilistes auraient toujours une place prédominante sur les deux autres grands boulevards.						
Sur les grands boulevards à quatre voies, réserver une voie aux vélos en été (ex. boul. L'Ornière et Hamel).						
Rendre les grandes artères plus accueillantes pour le vélo.						
Ne pas permettre aux marcheurs d'emprunter les voies cyclables	1				1	
Difficile cohabitation des automobiles et des bicyclettes sur le même réseau routier		1			1	3
Difficulté de concevoir la cohabitation des voitures et des bicyclettes sur un même axe routier.						

4.4 TRANSPORT	25 mai	28 mai	30 mai AM	30 mai PM	Total tournée	Consultation en ligne
Assurer une meilleure cohabitation entre autobus et cyclistes			1		1	2
Installer des feux de circulations adaptés aux cyclistes						2
Services et équipements pour cyclistes						
Ajouter des équipements permettant le rangement sécuritaire des vélos				1	1	22
Surtout sur les artères commerciales.						
Supports à vélo dans les rues.						
Cases fermées et surveillées pour le stationnement de longue durée pour éviter le vol. De tels équipements pourraient être accessibles dans les nombreux stationnements surveillés, moyennant des frais.						
Installer des supports pour vélo sur les autobus	2		1		3	10
Implanter un service de vélos en libre-service (ex. Bixi)						12
Un tel service devrait être gratuit.						
Favoriser l'aménagement de douches et vestiaires dans les institutions et les entreprises						6
Favoriser l'intermodalité avec le RTC	2		1	1	4	
Améliorer les services et les équipements pour les cyclistes				1	1	1
Fournir des équipements et services permettant la pratique sécuritaire du vélo. Soutenir les groupes agissant dans ce sens.						
Gratuité du traversier entre Québec et Lévis pour les cyclistes			1		1	
Installer un support sur le funiculaire pour y accrocher des vélos			1		1	

4.4 TRANSPORT	25 mai	28 mai	30 mai AM	30 mai PM	Total tournée	Consultation en ligne
Sensibilisation et promotion						
Sensibiliser au respect entre automobilistes, cyclistes et piétons	1				1	11
Exemple de la campagne « Partageons la chaussée » mise en place par le conseil de quartier de Cap-Rouge.						
Sensibiliser les jeunes écoliers			2		2	
Offrir des incitatifs à l'utilisation du vélo en collaboration avec les grands employeurs						1
Divers						
Changer la réglementation pour rendre le vélo plus aisé	1				1	5
Par exemple, retirer l'obligation de faire un arrêt complet, permettre de circuler en sens contraire d'un sens unique, etc.						
Modifier le code de sécurité routière dans le sens de celui de l'Idaho.						
Les règles de circulation devraient être plus souples et moins contraignantes pour les vélos que pour les autres véhicules.						
Prend déjà le vélo						7
Ne s'applique pas						6
<i>Pour établir des priorités en matière de transport, il faut tenir compte du développement durable et des budgets limités. Qu'est-ce que la Ville devrait faire en priorité?</i>						
Améliorer les services de transport en commun	7	2	7	3	19	73
Utiliser une part des budgets dévolus au réseau routier pour le développement du transport en commun.						
Améliorer les infrastructures pour les déplacements actifs	2	1	5	2	10	48
Revitaliser certains quartiers afin de permettre à un plus grand nombre de personnes de vivre à proximité des services, réduisant ainsi leurs déplacements						46

4.4 TRANSPORT	25 mai	28 mai	30 mai AM	30 mai PM	Total tournée	Consultation en ligne
Réparer et améliorer le réseau routier existant						13
Opposition à l'élargissement des autoroutes et au développement traditionnel du réseau routier	2		3	2	7	5
Une éventuelle augmentation de l'offre autoroutière se traduirait invariablement en une augmentation de la demande. Réseau trop développé pour une ville de la taille de Québec.						
Autres (précisez)						1
Miser sur un plan à long terme et non pas sur des actions à réaliser dans l'horizon d'un seul mandat de quatre ans.						

5. RÉSUMÉS DES MÉMOIRES

5.1 CONSEIL DE QUARTIER

5.1.1 Conseil de quartier de Montcalm

Recommandations

Donner la priorité aux considérations de qualité de vie et de santé.

Favoriser un meilleur partage de la voie publique.

Résumé

Cohérence et arrimage des plans de la Ville

Le conseil de quartier salue les différentes initiatives de la Ville au cours de l'été 2009 (Plan vert, bleu, blanc, Plan de mobilité durable et Programme particulier d'urbanisme de la Colline parlementaire) et se félicite de la décision de consulter la population. Toutefois, il précise que la Ville ne peut pas faire l'économie d'un exercice de définition de sa vision d'ensemble et de certaines valeurs communes, de façon à « faciliter la prise de décision dans le cadre de son développement ». Il est important que les plans présentent une cohérence entre eux (ce qui pourrait se faire en multipliant les renvois et les références de l'un à l'autre) ainsi qu'avec les politiques qui sont déjà en place. La Ville doit aussi s'assurer de la cohésion de ses interventions avec celles des paliers de gouvernement fédéral et provincial.

Une autre vision de l'aménagement urbain

Le conseil de quartier déplore le retard pris par Québec en matière d'aménagement urbain durable et convivial. La Ville pourrait réaliser une partie de ses objectifs en cette matière, est-il écrit, en tirant avantage des travaux prévus au programme triennal d'immobilisations. Il faudrait aussi remettre en question la pertinence du critère du coût le plus bas. D'autres mesures pourraient s'appliquer, ainsi des préoccupations de sécurité lors de la réfection d'un trottoir ou des préoccupations écologiques dans le cas de la rénovation des immeubles (afin de construire des bâtiments verts).

S'intéresser d'abord à la qualité de vie

Le Plan de mobilité durable souffre d'une lacune importante, estime le conseil de quartier, parce qu'il accorde la priorité à des considérations d'ordre démographique ou économique. Il aurait plutôt intérêt à s'intéresser à la qualité de vie et à la santé des résidents de Québec, et à songer, en tout premier lieu, à la population locale et non aux individus venant de l'extérieur. Mettre l'accent sur la qualité de vie aura nécessairement des effets positifs concernant l'attrait exercé par la capitale, et contribuera puissamment à attirer des migrants et des emplois. Pour améliorer les conditions d'existence de ses citoyens, Québec pourra encourager le partage de la voie publique en créant des aménagements propices aux modes de transport en commun. Elle devra aussi veiller à maintenir la sécurité et à assurer la diversité et la

proximité des services. Elle devra préserver le patrimoine bâti, faciliter l'accès aux sites de plein air et préserver l'environnement, notamment en réduisant la pollution par le bruit et en respectant la diversité des écosystèmes.

Une responsabilité en matière de transport en commun et de transport actif

Il revient à la Ville de prendre des décisions cruciales pour favoriser un meilleur partage de la voie publique. Elle doit réunir les conditions qui permettraient une fréquentation accrue du transport en commun : la fiabilité, la ponctualité, la régularité des passages et la courtoisie. Les autorités municipales doivent étudier tous les moyens mis à leur disposition de favoriser les transports collectifs : stationnement en périphérie, système de navettes et autopartage, entre autres. Il convient également d'instaurer un environnement plus propice aux déplacements actifs, par exemple en installant des espaces de rangement des bicyclettes et en concevant un réseau cyclable utilitaire réellement efficace. La Ville serait bien inspirée de favoriser l'intermodalité entre les différents moyens de transport. En encourageant les transports actifs, on obtiendrait du même coup des progrès importants en matière de santé publique.

Parallèlement, cet appui soutenu aux transports alternatifs doit s'accompagner de contraintes visant à restreindre l'usage de l'automobile par les résidents de Québec. Ces limitations peuvent prendre différentes formes : un rétrécissement de la chaussée, l'imposition d'un coût et la réglementation des stationnements, une diminution des vitesses permises et une présence policière accrue. Certaines artères pourraient aussi être réservées aux piétons et aux cyclistes uniquement.

5.2 CITOYENNES ET CITOYENS

5.2.1 Patrick Allaire

Recommandations

Assurer une autosuffisance alimentaire et énergétique au niveau local.

Freiner l'étalement urbain et assurer une densification du territoire.

Favoriser les déplacements actifs et collectifs.

Résumé

Remarques générales

Le citoyen se réjouit de la démarche entreprise par la Ville afin de consulter les citoyens, une démarche qui s'impose puisque le projet aborde des enjeux majeurs. Il déplore cependant l'absence d'un représentant du monde agricole ou du monde social parmi les membres du comité. Il croit que le Plan de mobilité durable doit mettre l'accent sur la collaboration avec les autres villes de la région, une préoccupation qui ne paraît pas dans le document de consultation. L'objectif principal du plan doit être de préserver le bien-être des citoyens, et il doit répondre à une vision à très long terme (non seulement 10 ou 20 ans, mais même 50, voire 100 années).

Contexte global

La réflexion du groupe de travail se doit de tenir compte du contexte actuel de crise pétrolière et énergétique, estime le citoyen : le prix de plus en plus élevé de l'essence poussera les décideurs à des choix cruciaux et déchirants. Ils auront à composer avec d'autres réalités contemporaines : la mondialisation a des effets délétères sur la compétitivité de l'économie québécoise, et la consommation des Québécois est excessive par rapport à leurs moyens. D'importantes industries sont appelées à disparaître à plus ou moins brève échéance, craint l'auteur : c'est le cas notamment de l'industrie papetière, qui souffre d'une faiblesse de ses approvisionnements et de la fermeture du marché américain. Au regard de ces difficultés croissantes, la nécessité d'une modification de notre mode de vie s'impose : dans le futur, la région de Québec devra compter sur ses propres matériaux et compétences pour assurer son développement.

Assurer une autosuffisance au niveau local

L'auteur insiste sur la nécessité d'une révision du fonctionnement de l'économie locale selon les principes de l'autosuffisance : il faut produire ici les denrées et les biens nécessaires aux citoyens d'ici. Sur le plan économique, les instances municipales pourraient intervenir pour favoriser l'union des petites entreprises et leur diversification, de façon à empêcher leur absorption par de grandes firmes établies à l'extérieur. La Ville de Québec se doit également de réaliser l'importance de la préservation des terres agricoles, pour assurer la subsistance de la population de la région. Ces terres doivent être soustraites à l'appétit des spéculateurs, d'autant plus qu'il est très difficile de réhabiliter des espaces sur lesquels des immeubles existent déjà. La Ville devrait considérer la possibilité de verser des subventions aux autres villes de la région pour qu'elles s'opposent au lotissement sur leur territoire.

D'autre part, la raréfaction du pétrole aura pour effet de faire croître le prix des denrées alimentaires, de sorte que les citoyens seront incités à se procurer des produits locaux. En conséquence, il faudrait prévoir des marchés de quartier dans lesquels ces aliments seront disponibles. L'auteur cite l'exemple de la ville d'Amsterdam, où de nombreux marchés de petite dimension offrent aux résidents un choix de pain frais, des fromages, des légumes et autres aliments de base. En prévision de ces évolutions, la Ville serait bien avisée de mieux développer ses infrastructures de transport interne. Enfin, elle doit s'assurer que la société québécoise tire un « juste revenu » de l'exploitation de ses matières premières.

La Ville devrait aussi assurer son autonomie en matière d'énergie. Il lui faut dresser des plans pour économiser l'énergie et même pour en produire : elle pourrait notamment créer de petits incinérateurs capables de transformer les déchets en électricité. Elle devrait aussi planifier l'aménagement d'un réseau de transport en commun qui utilise une énergie produite localement (avec des tramways et des trains de banlieue électriques à caténaire).

Ménager l'eau douce

Constatant la baisse du niveau du fleuve Saint-Laurent et la fragilité des lacs et des rivières du Québec, mise en évidence par la controverse sur les algues bleues, l'auteur insiste sur la nécessité de protéger les sources d'eau. Il appelle à des mesures pour diminuer la consommation d'eau douce, et demande que l'on cesse tout développement résidentiel près des cours d'eau. Il croit aussi que chaque quartier

devrait bénéficier d'un accès à l'eau, car la présence de plans d'eau au cœur même de quartiers densément peuplés a un effet de climatisation de ces secteurs, et la proximité d'un élément naturel dissuade plusieurs citoyens de s'établir en périphérie.

Freiner l'étalement urbain et densifier

Il est nécessaire de concevoir le développement selon une perspective postmoderne, estime l'auteur, puisque partout on constate qu'il est devenu impossible d'attribuer à chacun un grand terrain. Il faut donc densifier les zones d'habitation et faciliter l'implantation des ménages dans le centre-ville. Plusieurs mesures peuvent contribuer à l'atteinte de cet objectif. La Ville pourrait alléger la réglementation de façon à ne plus faire obstacle aux propriétaires qui désirent louer une partie de leur domicile. Il serait préférable de construire les commerces tout près des rues et déplacer les stationnements vers l'arrière. Les lots propres situés derrière les résidences pourraient aussi disparaître, et être remplacés par des espaces communs affectés aux mêmes besoins. Enfin, pour freiner l'étalement urbain, la Ville pourrait instaurer une imposition foncière dont le poids varie selon la distance par rapport au centre-ville : les résidents les plus éloignés du centre seraient aussi ceux qui paieraient le plus cher.

Aménager des quartiers attrayants

Pour favoriser l'appropriation d'un quartier par la population, celui-ci se doit d'être tranquille et sécuritaire. Si la densification doit rester un objectif prioritaire, il importe de préserver un grand nombre de parcs et d'espaces naturels, selon le principe que « chaque quartier doit avoir un espace de contact avec la nature ». La présence de grands arbres est salubre, car ceux-ci purifient l'air et atténuent les bruits indésirables. Si la densification demeure un objectif prioritaire, les quartiers doivent demeurer conviviaux, avec une architecture élégante : les citoyens auront tendance à fuir les secteurs envahis par le béton.

Pourquoi est-il agréable de résider dans un quartier et non dans un autre? En raison de la proximité des services, répond l'auteur. Dans chaque quartier, les commerces et les services de base doivent se trouver à distance de marche. En ce sens, il s'agit d'assouplir le cloisonnement entre les diverses fonctions, résidentielle, commerciale et industrielle, et de créer des conditions propices à l'établissement d'entreprises, de commerces et de petits ateliers artisanaux dans les quartiers résidentiels. Il serait préférable de diminuer la taille des quartiers industriels et commerciaux et d'en multiplier le nombre. Le rapprochement des travailleurs et de leur lieu d'emploi aurait pour conséquence de réduire les distances à parcourir et ainsi de marginaliser le recours à la voiture. À l'intérieur des quartiers, il serait utile de dessiner des chemins piétonniers qui permettent d'accéder à l'artère principale ou commerciale à partir des rues résidentielles voisines.

Il serait juste que la Ville procède à des investissements dans certains secteurs pour les adapter aux besoins des personnes âgées : ce qui est agréable à ces personnes ne l'est pas moins pour les autres citoyens. De même, au moyen de la construction d'habitations, la Ville doit faire en sorte que les personnes du troisième âge puissent demeurer dans leur quartier si tel est leur désir. Cependant, ces habitations ne doivent pas être situées tout près des services et des secteurs commerciaux, car les personnes âgées aspirent au calme et exigent des lieux de résidence reposants.

Encourager les transports actifs et le transport en commun

Il est nécessaire de mettre en place des réseaux piétonniers et cyclable efficaces, qui soient fonctionnels et non seulement ludiques. Pour favoriser la marche, on pourrait concevoir de petits passages en angle aux intersections, qui s'accordent à la manière dont les piétons coupent

souvent les coins. Les marcheurs devraient aussi bénéficier d'une priorité aux carrefours et aux traverses. Pour assurer la sécurité des piétons, les autorités devraient faire respecter, de façon rigoureuse, la vitesse maximale permise pour les automobiles. Enfin, lorsque les citoyens conçoivent eux-mêmes des passages et des raccourcis, par exemple lorsqu'ils font une brèche dans une clôture, la Ville pourrait « rendre conformes » ces nouveaux chemins. Pour ce qui est des bicyclettes, l'auteur souhaite que la Ville aille de l'avant avec l'aménagement d'une voie cyclable sur le boulevard René-Lévesque.

D'autre part, le transport en commun se doit d'offrir un service performant. À l'heure actuelle, la circulation s'effectue avec difficulté pour les autobus à partir du nord de la ville. L'auteur presse le Réseau de transport de la Capitale de créer des circuits nord-sud qui rejoignent le secteur de Sainte-Foy et Sillery, et des lignes d'autobus roulant sur un axe est-ouest et qui desservent mieux le quartier Lebourgneuf ainsi que l'arrondissement de Charlesbourg. Selon l'auteur, on obtiendrait un service plus rapide et plus fluide si le réseau de transport en commun était conçu sur le modèle d'une structure étoilée reliant tous les quartiers entre eux. Au sein même des quartiers, les transports en commun devraient être organisés autour d'un point central.

Par ailleurs, pour encourager la population à emprunter le transport en commun, il faudrait rapidement procéder à une réduction des tarifs, et mieux informer la population quant aux horaires et aux trajets des autobus. Il convient également de mettre en place des voies exclusives pour le transport en commun. L'affluence dans les transports en commun serait aussi plus grande si, par exemple, on concevait de petits chemins raccourcis pour atteindre les arrêts d'autobus, et si des supports pour les vélos étaient installés à proximité des arrêts d'autobus. Par ailleurs, la Ville pourrait se concerter avec les entreprises et les commerces afin de mieux connaître leurs attentes. Enfin, lorsque l'on retrouve un stationnement de grande superficie devant une boutique, l'autobus devrait déposer les citoyens à l'entrée de celle-ci et non à l'extrémité du stationnement, ce qui est une source d'inconfort pour de nombreux clients.

D'autres modifications devraient être apportées au réseau de transport de Québec. Il existe un besoin réel, est-il écrit, pour des trains de banlieue qui assurent la liaison avec les villes et les régions situées en périphérie. De même, il est jugé nécessaire de prévoir un lien ferroviaire entre l'aéroport et le centre-ville. En dernier lieu, la convergence des transports dans un sens intermodal contribuerait à faire croître le volume des exportations des entreprises de la Capitale.

Afin notamment de combattre le réchauffement climatique, l'auteur se dit convaincu de l'urgence de réduire la circulation automobile. Il s'oppose à l'élargissement des autoroutes, un investissement coûteux qui contribue à l'étalement urbain. Lorsque l'on doit entretenir des routes, il faudrait accorder systématiquement la priorité à celles qui sont empruntées par des autobus, dit-il. Selon lui, il ne faut pas craindre d'occasionner des inconvénients à ceux qui prennent leur automobile : au contraire, il faut maximiser l'avantage de ceux qui choisissent de se rendre à leur lieu de travail d'une façon autre que la voiture.

5.2.2 Écho-citoyenNEs - Regroupement de citoyennes et de citoyens de l'arrondissement de Limoilou (mémoire)

Recommandations

Transformer le boulevard Henri-Bourassa en boulevard urbain et le ramener de quatre à six voies.

Détourner la circulation lourde en transit entre l'autoroute Félix-Leclerc et le Port de Québec sur l'autoroute Dufferin-Montmorency pour qu'elle n'emprunte plus le boulevard Henri-Bourassa.

Relier le secteur industriel du chemin de la Canardière à l'autoroute Dufferin-Montmorency.

Résumé

La problématique

En raison de la forte augmentation des activités du Port de Québec, le camionnage lourd est en croissance sur le boulevard Henri-Bourassa depuis 2000. Cette situation occasionne plusieurs inconvénients pour les résidents du secteur : un bruit incessant, l'émission de fines particules et de poussière qui nuisent à la qualité de vie et causent des problèmes de santé, un danger accru d'accidents graves et l'usure accélérée de la chaussée du boulevard.

Les propositions des citoyennes et des citoyens

Le groupe de résidents suggère que le boulevard Henri-Bourassa se transforme en un boulevard urbain. Le nombre de voies passerait de six à quatre, et la surface ainsi dégagée servirait à une « construction résidentielle verte », permettant la densification du quartier. Le camionnage lourd en transit entre le Port de Québec et l'autoroute Félix-Leclerc serait détourné sur l'autoroute Dufferin-Montmorency. Les citoyens appellent aussi à la création d'un lien direct entre le secteur industriel du chemin de La Canardière et l'autoroute Dufferin-Montmorency, de façon à ce que les camions de collecte des déchets n'empruntent plus le boulevard Henri-Bourassa lorsqu'ils se dirigent vers le secteur de l'incinérateur. Les changements proposés réduiraient du tiers au moins le camionnage lourd sur le boulevard Henri-Bourassa, estiment les citoyens.

5.2.3 Écho-citoyenNEs - Regroupement de citoyennes et de citoyens de l'arrondissement de Limoilou (pétition)

47 signataires

Recommandations

Mettre fin au développement de la zone industrielle La Canardière.

Ne pas installer dans la zone portuaire l'usine de compostage prévue par la Ville de Québec.

Utiliser l'autoroute Dufferin-Montmorency comme voie d'accès majeur à la zone portuaire plutôt que le boulevard Henri-Bourassa.

Respecter l'engagement de fermer l'incinérateur en 2024 au plus tard.

Résumé du texte de la pétition

La situation actuelle à Limoilou

La qualité de vie des résidants de Limoilou s'est dégradée depuis quelques années, soutient le regroupement de citoyens. La croissance des activités du port de Québec a entraîné une augmentation du volume de camionnage sur le boulevard Henri-Bourassa. La proximité d'une zone industrielle est cause de désagréments multiples : bruits, pollution, odeurs. Quelques industries très polluantes sont aussi établies dans le secteur, parmi lesquelles l'usine d'incinération. Il pourrait s'ajouter une usine de compostage industriel produisant du méthane. Cette concentration industrielle cause des dommages à l'environnement et affecte la santé des résidants de Limoilou, dont l'espérance de vie est déjà plus faible que dans les autres arrondissements.

Une série de demandes

Les résidants de Limoilou appellent à l'interruption de tout développement industriel dans la zone La Canardière et à la déviation du camionnage lourd en provenance du port de Québec sur l'autoroute Dufferin-Montmorency (où celui-ci serait à une plus grande distance des quartiers résidentiels). Ils souhaitent que l'usine de compostage ne soit pas construite dans leur arrondissement. Enfin, ils demandent à la Ville de réitérer son engagement de fermer l'incinérateur en 2024. Selon les citoyens, la Ville devrait poser certains gestes à cet égard. Elle devrait procéder à la fermeture graduelle des fours de l'incinérateur, en commençant dès 2012. Elle devrait investir des sommes additionnelles dans le Plan de gestion des matières résiduelles. Finalement, elle devrait éviter de donner suite au projet de construction d'une usine de traitement des matières ICI, tout près de l'incinérateur.

5.2.4 Regroupement de résidants du secteur du boulevard Henri-Bourassa (Limoilou)

33 signataires

Recommandation

Assurer le respect de la limite de charge permise et des limites de vitesse sur la portion sud du boulevard Henri-Bourassa.

Résumé du texte de la pétition

Les citoyens exigent des contrôles de charge constants, la nuit aussi bien que le jour, sur les camions qui circulent sur la portion sud du boulevard Henri-Bourassa. Des précautions devraient également être prises pour s'assurer du respect des limites de vitesse par les poids lourds. Une façon de faire obstacle à la vitesse excessive serait d'interdire l'usage des freins moteurs par les camions. De telles mesures feraient beaucoup pour améliorer la qualité de vie des résidants du secteur, qui se plaignent du bruit et craignent pour leur sécurité. Ils croient aussi que le passage des camions, trop rapides et trop lourds, engendre des vibrations qui endommagent leurs propriétés. Les demandes du groupe de citoyens ont reçu l'appui du conseil de quartier de Maizerets (résolution 09-CA-15).

5.2.5. Marcelle Lareau

Recommandation

Aménager les voies cyclables à l'écart des artères où la circulation est intense.

Résumé

La circulation routière est une source importante d'émission de monoxyde de carbone, particulièrement aux heures de pointe. Ces émissions ont des impacts négatifs sur la santé de la population. Une façon de limiter ces effets nocifs est de ne pas construire des pistes cyclables à proximité des rues où la circulation est intense.

5.2.6 Bernard Plante

Recommandation

Tirer profit de l'expertise développée par la ville de Copenhague en matière de transport terrestre.

Résumé

L'auteur du mémoire est en rapport avec un spécialiste des transports à Copenhague, au Danemark. Cette personne a collaboré activement à l'implantation de trains de banlieue et à la mise en place d'un système de vélos disponibles au grand public, des initiatives qui ont connu un succès appréciable, à un coût réduit. Elle serait disposée à partager son savoir avec les membres du comité sur la mobilité durable, si ceux-ci en expriment le souhait. Ingénieur de profession, l'auteur du mémoire souhaite également collaborer à l'évaluation des différents moyens de transport qui s'offrent à la ville de Québec.

5.2.7 Valérie Harvey

Recommandation

Rendre l'usage de la bicyclette plus accessible et plus attrayant pour les résidents de Québec.

Résumé

Selon l'auteure, le réseau routier de la capitale se prête mal aux déplacements en bicyclette : entre l'Université et le centre-ville, entre la haute-ville et la basse-ville, il est difficile d'utiliser le vélo pour se rendre au travail. D'autre part, si la mise en place d'un système de vélos libre-service est une innovation positive, il n'est pas acceptable que ce système soit réservé aux touristes seulement, à l'exclusion des résidents de la Capitale.

5.3 ORGANISMES

5.3.1 Accès transports viables

Recommandations

Limiter la place de l'automobile au profit des transports collectifs et actifs.

Favoriser la densification du territoire et la mixité des fonctions dans les quartiers.

Résumé

Réduire la place de l'automobile

Pour Accès transports viables, l'automobile ne peut plus rester longtemps le moyen de transport principal à Québec. Elle dépend d'une ressource coûteuse, l'essence, elle exige des investissements coûteux dans les infrastructures routières, et cause des dommages permanents à l'environnement. Les problèmes de congestion ne peuvent être réglés par l'ajout de nouvelles routes. En ce sens, les élus de la région doivent s'engager à réduire la part de l'automobile et à rendre le transport en commun plus séduisant pour la population.

Concevoir un réseau de transport en commun performant

La valorisation du réseau de transport en commun aurait des conséquences positives aux niveaux démographique et économique, en assurant la rétention des ménages et en favorisant l'installation d'une main-d'œuvre qualifiée dans la région. Il existerait une corrélation positive entre la compétitivité d'une ville et l'efficacité de son système de transport en commun. Accès transports viables se prononce en faveur de la mise en place d'un tramway et de busways. Le réseau de transport en commun devrait offrir un service amélioré, avec une plus grande fréquence de passage, une vitesse accrue et un déploiement sur l'ensemble du territoire de la ville. Tout nouveau quartier, tout nouveau développement devrait prendre en compte la disponibilité des transports en commun.

Faciliter les déplacements actifs

Il devrait être plus facile de se déplacer à pied ou en vélo à Québec. Cela passe par la création d'un réseau cyclable utilitaire, la présence de commerces de proximité et la construction d'habitations près des lieux de travail.

Des quartiers à échelle humaine

« Un quartier vivant, c'est un milieu de vie complet, où tout peut se faire à pied : aller à l'école, à l'épicerie, à la pharmacie ou au centre communautaire. » La mixité des fonctions devrait être la règle, avec notamment la présence de commerces de proximité et l'aménagement de résidences près des lieux de travail. La Ville de Québec doit cesser d'étendre son périmètre d'urbanisation et plutôt chercher à densifier les quartiers existants. L'organisme propose plusieurs mesures en ce sens, parmi lesquelles la construction d'étages supplémentaires aux bâtiments déjà construits, la diminution ou l'élimination des marges latérales et avant, et la division des maisons unifamiliales en plusieurs logements. Une densification du territoire serait avantageuse en ce qui concerne l'utilisation et la rentabilité du système de transport en commun. Accès

transports viables réclame aussi une augmentation de l'offre de logements dans les quartiers centraux, des encouragements aux constructions vertes et une plus grande diversité des prix et des types d'habitation.

4.3.2 Mobili.T – le Centre de Gestion des déplacements du Québec métropolitain

Recommandation

Créer des conditions d'accès aux lieux de travail plus favorables grâce aux transports collectifs et actifs.

Résumé

Bonifier le transport en commun

Les entreprises de la région seraient gagnantes si le transport en commun rejoignait de manière plus efficace les parcs industriels ainsi que les deux rives du fleuve. Dans le futur, il ne sera plus possible de planifier le développement de nouveaux pôles d'attraction (commerciaux, résidentiels ou autres) sans penser à leur insertion dans le réseau de transport en commun. Pour l'organisme, l'amélioration du transport en commun est essentielle pour attirer une population jeune dans la Capitale.

Renforcer la popularité des transports actifs

Le réseau cyclable de la ville de Québec n'est pas suffisamment étendu, et son mauvais état est un obstacle à « l'utilisation du vélo comme mode de transport alternatif ». Québec possède toutefois des moyens d'encourager la diffusion des transports actifs. En plus de faciliter une meilleure accessibilité des sites à pied et en bicyclette, la Ville pourrait imposer une règle en vertu de laquelle toute nouvelle construction devrait comprendre des infrastructures adaptées à l'activité physique (douches, vestiaires, supports à vélos, rampes d'accès, etc.).

5.3.3 Promo-Vélo

Recommandations

Adopter des mesures susceptibles d'encourager l'utilisation de la bicyclette.

Rendre l'utilisation de la bicyclette plus pratique et plus sécuritaire.

Résumé

Avantages de la bicyclette et inconvénients du réseau actuel

La bicyclette est un mode de transport écologique et économique, qui permet d'allier déplacement et exercice physique. Dans les milieux urbains, elle permet de se déplacer plus rapidement que l'automobile sur de courtes distances. De plus, elle constitue souvent le seul moyen pour les personnes démunies de se déplacer. Malheureusement, le réseau cyclable de la ville de Québec ne répond pas aux attentes de la population, juge Promo-Vélo. Il est insuffisant et incomplet à certains endroits, il présente des dangers significatifs pour les cyclistes qui doivent composer avec le trafic automobile, et il comporte des obstacles infranchissables : les infrastructures autoroutières.

Rendre l'usage de la bicyclette plus agréable et plus sécuritaire

L'organisme demande la création d'un « réseau cyclable utilitaire structurant », soit la constitution de corridors reliant les principaux pôles d'activité de la ville. Les cyclistes pourraient y circuler en ligne droite sans devoir emprunter des rues secondaires ou locales. D'autre part, la traversée des intersections devrait s'effectuer sans danger pour le cycliste. Pour limiter les risques d'accident, les cyclistes et les automobilistes devraient être sensibilisés à un meilleur partage de la route : des cours pourraient être prévus à cet effet, similaires aux cours de conduite actuels.

Rendre plus commun l'usage utilitaire de la bicyclette

Afin que les citoyens utilisent la bicyclette pour se rendre au travail, certaines installations doivent être prévues. Promo-Vélo insiste sur la présence d'« équipements à destination », soit des stationnements réservés aux bicyclettes, des vestiaires et des douches. L'intermodalité devrait aussi être une priorité pour la Ville de Québec : l'organisme propose de placer des supports pour les vélos sur les autobus et de mieux intégrer le réseau cyclable et le transport en commun. La création d'un système de vélos en libre-service est fortement encouragée.

Opposition à l'étalement urbain

Promo-Vélo suggère que l'étalement urbain et l'allongement des distances à parcourir dissuadent la population d'avoir recours à la bicyclette. En conséquence, l'organisme se prononce pour une densification du tissu urbain et pour l'accentuation de la mixité des fonctions.

5.3.4 Québec solidaire

Recommandations

Faciliter l'accès aux transports pour les citoyens appartenant à des groupes défavorisés.

Veiller au développement d'une offre plus grande en matière de transport en commun et de transport actif, tout en restreignant la place de l'automobile.

Résumé

Le constat

Québec Solidaire appelle à une révision radicale de la stratégie municipale en matière d'urbanisme et de transport. Cette demande résulte d'un triple constat : la place prépondérante de l'automobile dans les habitudes de transport des résidents de Québec, un usage encore insuffisant du transport en commun et la difficulté de circuler à bicyclette ou à pied dans les rues de la Capitale.

Les valeurs

Toute nouvelle stratégie doit reposer sur une vision à long terme, axée sur la qualité de vie des citoyens et la « convivialité » des espaces publics. Elle doit s'opérer en accord avec des valeurs qui sont chères à Québec Solidaire, notamment la justice sociale et le respect de l'environnement. Considérant que le transport est un enjeu collectif (et non le problème de chacun) et que les citoyens possèdent un droit à un transport accessible, les pouvoirs publics ont l'obligation de procéder à des investissements massifs de façon à rendre l'offre de transport en

commun attrayante aux yeux de l'ensemble des citoyens. Dans le futur, cela pourrait se traduire par une gratuité complète des services de transport. Des décisions audacieuses doivent être prises, même si celles-ci ne sont pas susceptibles de plaire à tous.

Densifier de façon intelligente

Il est nécessaire de combattre l'étalement urbain, croit Québec Solidaire, qui veut opérer une densification près des axes de transport en commun. Cette densification doit être intelligente, c'est-à-dire qu'elle doit prévoir l'aménagement d'espaces verts et de services de proximité. Dans chaque secteur, le principe de mixité sociale doit s'imposer.

Mettre en valeur le transport en commun

La mise en valeur du transport en commun est un aspect incontournable de toute planification en matière d'urbanisme et de transport. Le parti politique accorde son appui à l'aménagement d'un tramway à Québec. Il souhaite que l'on explore différentes options en matière de transport en commun, dont l'Écolobus, le taxibus et les trains de banlieue, ces derniers ayant obtenu un succès réel à Montréal. L'instauration d'un service régulier de navettes reliant la ville de Québec et l'aéroport Jean-Lesage est aussi jugée indispensable. Québec Solidaire accorde son appui à un train à grande vitesse entre Québec et Windsor, mais juge qu'il ne s'agit pas d'un projet prioritaire : la capitale aurait plus à gagner de la bonification de son système de transport en commun. Pour stimuler la demande de transport en commun, la Ville de Québec peut contribuer en défrayant une partie des frais de déplacement de ses employés et en installant ses bureaux à proximité des grands axes d'autobus.

Comment financer les nouveaux transports

Québec Solidaire suggère de solliciter des investissements auprès des différents paliers de gouvernement, de faire contribuer l'entreprise privée (puisque celle-ci bénéficie grandement d'une offre adéquate de transport) et de songer à des mesures comme une taxe sur l'essence.

Donner une nouvelle impulsion au transport actif

Le transport actif (soit la marche et la bicyclette) doit être encouragé, dans la mesure où il est utile à la santé physique et réduit l'utilisation de la voiture. La Ville de Québec doit mettre en place des couloirs utilitaires où les cyclistes puissent circuler de façon rapide et sécuritaire. Certaines installations pourraient aussi être aménagées afin de faciliter le transport intermodal : mise en place de supports sur les autobus, wagons d'un éventuel tramway réservés à l'entreposage des vélos, etc. Dans certains quartiers, le passage des piétons aux intersections est problématique et doit devenir plus sécuritaire. La gratuité pourrait aussi être instaurée sur le traversier qui relie Québec et Lévis, pour les piétons et les cyclistes.

Réduire la place de l'automobile

La réduction de la place de l'automobile s'impose, estime la formation politique, pour diminuer les dommages causés à l'environnement, en particulier dans un contexte où le prix de l'essence est appelé à grimper. La formation s'oppose à la construction de nouvelles voies routières et à l'élargissement de celles qui existent déjà. Lorsque la création de nouvelles rues est indispensable, la planification doit s'effectuer de manière à limiter les inconvénients infligés aux milieux naturels. Québec Solidaire réclame aussi une diminution des espaces de stationnement disponibles et le remplacement du camionnage par d'autres moyens plus écologiques pour assurer le transport des marchandises, parmi lesquels le

transport fluvial et le train. L'allègement des problèmes de circulation ne passe par l'augmentation des voies qui traversent le fleuve : au contraire, il faudrait réserver des voies sur les ponts pour les autobus et le covoiturage.

5.3.5 Vivre en ville

Recommandation

Privilégier une planification de l'aménagement du territoire et des investissements qui augmentent l'attrait des citoyens pour les transports collectifs et actifs en misant sur la densification, un meilleur partage de la route et l'amélioration du transport en commun.

Résumé

Accorder la priorité aux transports collectifs et actifs

Pour Vivre en ville, des ressources financières considérables doivent être consacrées à l'amélioration du service de transport en commun. L'organisme demande la mise en place d'un service de tramway, une solution plus écologique et plus économique que l'autobus. Il demande aussi l'imposition d'un moratoire sur la construction de nouvelles routes et une diminution du nombre de places de stationnement disponibles (notamment en éliminant l'obligation de prévoir des cases de stationnement lors de la construction de nouveaux édifices). Ces mesures rendraient les transports collectifs et actifs plus attrayants que le recours à l'automobile, ce qui est le seul moyen de changer durablement les habitudes des citoyens.

Densification et transports

L'organisme soutient que l'optimisation du réseau de transport en commun est indissociable d'une politique de densification urbaine. Ces deux initiatives se renforcent mutuellement : le bassin d'utilisateurs est plus grand lorsque la densité de la population croît. En ce sens, le nouveau bâti doit se concentrer sur les axes de passage du transport collectif. Le zonage vertical, soit la construction de commerces au rez-de-chaussée des immeubles et de bureaux et résidences aux étages supérieurs, est une autre façon d'assurer la densification et la mixité des quartiers.

Des quartiers à échelle humaine

En lien avec l'objectif de densification, Vivre en ville souhaite redonner un aspect plus humain aux quartiers. L'organisme propose plusieurs initiatives en ce sens : concevoir des voies partagées entre bicyclettes et piétons, construire des trottoirs plus larges qui facilitent les déplacements à pied, revoir l'éclairage des rues et encourager l'implantation de commerces de proximité. Une architecture de qualité et l'aménagement d'espaces verts plus nombreux ajouteraient également au bien-être général des citoyens.