

Les grands choix qui s'offrent à la Ville de Québec

Vivre et se déplacer à Québec

Document de consultation en marge de l'élaboration d'un **plan de mobilité durable**



Message du maire de Québec

C'est avec un grand enthousiasme que je vous invite à participer à la consultation *Vivre et se déplacer à Québec* et à exprimer votre opinion sur les questions de mobilité durable.

Québec est une ville attrayante, reconnue pour sa grande qualité de vie et pour sa diversité d'emplois. Il est essentiel de préserver ce qui fait sa richesse et son originalité. Il est tout aussi important de prévenir les problèmes qui pourraient la miner.

Nous sommes à l'heure des choix. Dans quel genre de ville voulons-nous vivre? Comment un plan de mobilité durable pourra-t-il contribuer à améliorer nos performances en matière de démographie, d'économie, d'urbanisation et de transport? Le moment est venu de réfléchir aux possibilités qui s'offrent et de mesurer les conséquences de nos décisions.

Pour y arriver, il faut savoir puiser dans le passé, mais aussi s'inspirer de l'expérience des villes les plus audacieuses. Il faut mettre en lumière les stratégies qu'elles ont adoptées pour donner une nouvelle vie à leurs quartiers anciens, pour diversifier les modes de déplacement ou pour placer leurs choix d'urbanisation et de transport dans une optique de développement durable.

Un groupe de travail, constitué d'experts de milieux variés, a été mandaté pour examiner les options possibles de développement et de mobilité pour les années à venir. Il vous présente ici quelques grands enjeux auxquels la Ville doit faire face et vous invite à répondre à des questions de fond. Au terme de cette première consultation, le groupe de travail élaborera une proposition de plan de mobilité durable qui sera soumise à une deuxième consultation au printemps 2010.

Je suis convaincu qu'en partageant avec nous votre expérience, vos attentes, vos projets et vos suggestions, vous enrichirez notre vision collective et contribuerez à faire de Québec une ville d'avenir forte et dynamique.

Le maire de Québec,



Régis Labeaume

Table des matières

Pourquoi un plan de mobilité durable?..... 3

Démographie

Du monde pour vivre et travailler à Québec..... 5

Économie

Une ville plus ouverte sur le monde 9

Urbanisation

La possibilité de choisir son cadre de vie 15

Transport

Des modes de déplacement à rééquilibrer 19

Pourquoi un plan de mobilité durable?

- Parce que Québec est déjà reconnue pour sa grande qualité de vie et qu'il est essentiel de préserver cet atout dans l'avenir et même d'améliorer son attractivité. La Ville de Québec prépare un plan de mobilité durable parce qu'elle veut prévenir les problèmes de congestion, de pollution et de gaspillage des ressources plutôt que de les corriger.
- Parce que Québec doit attirer de jeunes ménages, notamment pour répondre aux besoins de l'économie et de l'emploi, pour compenser certains effets du vieillissement de la population et pour assurer une plus grande vitalité urbaine.
- Parce que les personnes âgées représenteront une part grandissante de la population de Québec et qu'il faut adapter les infrastructures et les services afin de répondre à leurs besoins, notamment en matière d'habitation et de mobilité.
- Parce que dans le périmètre urbain de la ville, il n'y a presque plus de terrains disponibles pour autoriser la construction de résidences unifamiliales isolées et les parcs d'affaires et technologiques sont presque pleins selon les règles actuelles d'occupation.
- Parce que le nombre de déplacements ne cesse d'augmenter dans la région métropolitaine et sur le territoire de la ville et qu'ils se font toujours à plus de 75 % en automobile, ce qui a créé d'importants problèmes de congestion au cours des dernières années sur les autoroutes et dans les rues de Québec. Ces problèmes ont tendance à s'aggraver d'une année à l'autre.
- Parce que le ministère des Transports du Québec s'apprête à investir des montants considérables dans la réfection de grandes portions de son réseau d'autoroutes et qu'il faut réfléchir à la manière dont ce réseau sera restructuré et intégré au réseau routier municipal.
- Parce que le Réseau de transport de la Capitale (RTC) a accéléré les investissements qui étaient prévus à sa planification stratégique. Pour desservir une plus grande proportion de citoyens et de visiteurs, le RTC devra revoir à brève échéance ses plans d'investissement et peut-être choisir de nouveaux moyens de transport collectif.
- Parce que les modes de transport actif, comme la marche et le vélo, servant notamment à des fins utilitaires, manquent d'infrastructures adéquates pour permettre le développement de leur plein potentiel.
- Parce qu'il faut tenir compte des enjeux environnementaux dans les nouveaux modes de développement et les choix des moyens pour assurer la mobilité des personnes et le transport des marchandises. Plusieurs choix du passé ne seraient pas compatibles avec les objectifs du développement durable.

Vivre et se déplacer à Québec

Démographie



DÉMOGRAPHIE

Du monde pour vivre et travailler à Québec

En 2008, la population de Québec était de 498 062 personnes. Celle de l'agglomération de Québec, qui comprend aussi les municipalités de L'Ancienne-Lorette et de Saint-Augustin-de-Desmaures, s'établissait à 532 267 personnes¹.

Le passé

De 1996 à 2006, la population de l'agglomération de Québec a augmenté de 20 770 personnes, par l'effet des naissances et de l'attraction :

- des personnes provenant d'autres régions (solde net de 9 764 personnes);
- des immigrants (accueil de près de 15 190 personnes).

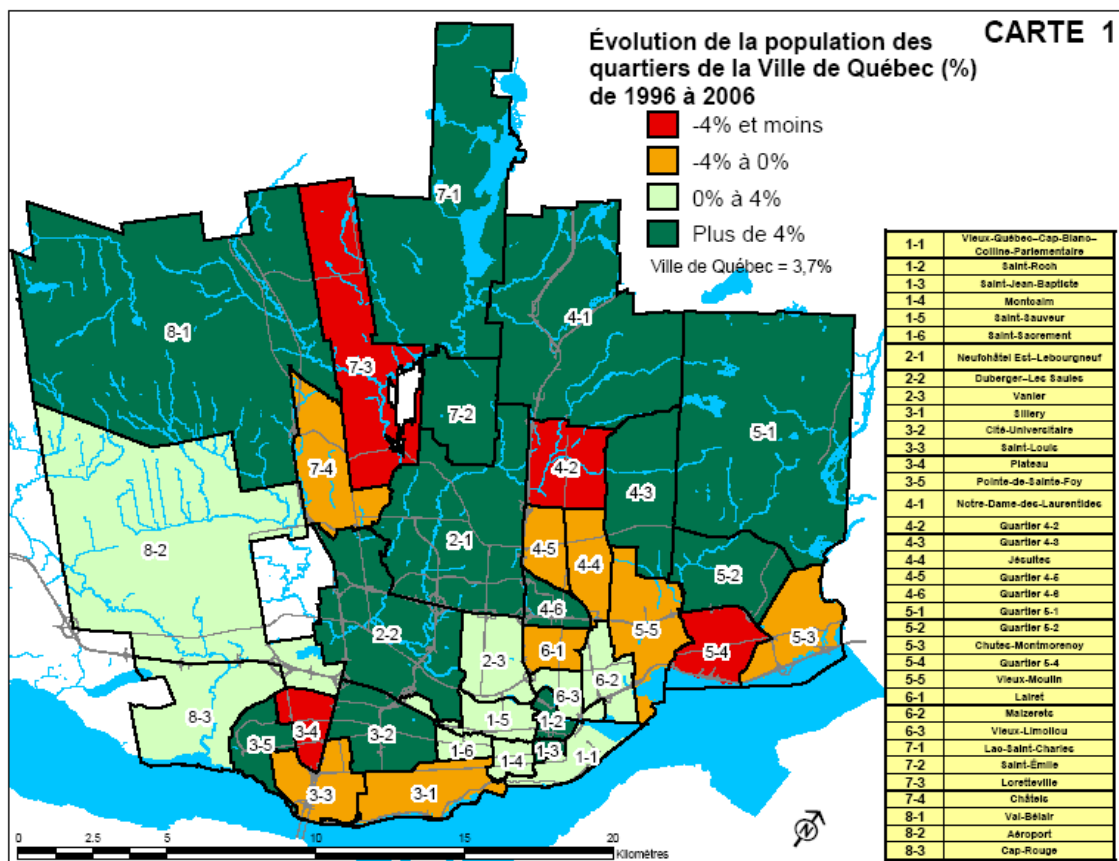
Par contre, des personnes ont quitté l'agglomération de Québec au cours de la même période :

- pour s'établir à Montréal (10 461 personnes);
- pour se loger dans d'autres municipalités de la région de la Capitale-Nationale, dont les MRC de La Jacques-Cartier, de la Côte-de-Beaupré et de Portneuf (2 304 personnes);
- pour aller vivre dans d'autres provinces (6 393 personnes).

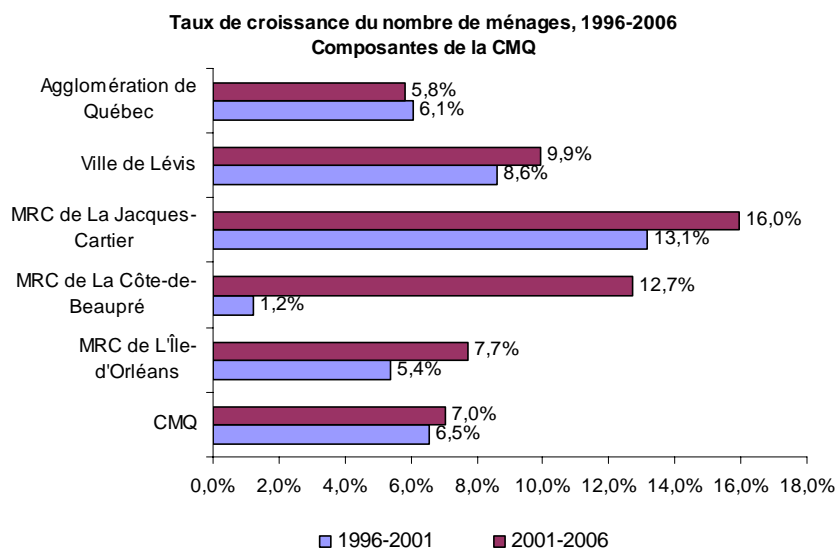
Sur le territoire de Québec, on a assisté pendant cette décennie à :

- une augmentation significative de la population dans certains quartiers ou secteurs :
 - Bourg-Royal (+14,6 %);
 - Neuchâtel Est-Lebourgneuf (+10,4 %);
 - Pointe-de-Sainte-Foy (+24,1 %);
 - Saint-Émile (+25,4 %);
 - Saint-Jean-Baptiste (+11,9 %);
 - Saint-Michel (+17,2 %);
 - Saint-Roch (+10,1 %);
 - Val-Bélair (+11 %).
- une diminution de la population dans certains secteurs de la ville :
 - Le Plateau (-5%);
 - Saint-Charles-Borromée (-3,7 %);
 - Saint-Louis (-3 %);
 - Sillery (-2,5 %);
 - Vieux-Bourg (-5,7%).

¹ Les données présentées ici proviennent principalement de l'Institut de la statistique du Québec. Les données historiques et les projections sont établies sur la base de l'agglomération de Québec.



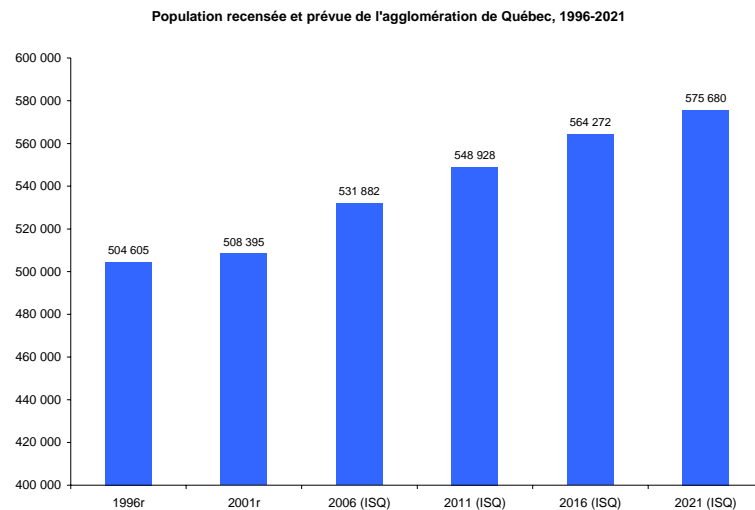
Sur le territoire de la Communauté métropolitaine de Québec, la croissance des ménages a été nettement plus forte qu'à Québec, particulièrement dans les MRC de La Jacques-Cartier et de la Côte-de-Beaupré. Comme le montre le graphique ci-dessous, ce phénomène s'est accéléré depuis 2001.



Source : Statistique Canada, Chiffres des ménages, Recensements de 1996, 2001 et 2006, Compilation de la CMQ

L'avenir

D'ici 2021, la population de l'agglomération de Québec devrait augmenter de 44 000 personnes, ce qui représente un taux de croissance annuel inférieur à 1 %. Les nouveaux venus proviendront surtout des autres régions du Québec et de l'immigration.



La population de Québec sera évidemment plus vieille :

- la proportion des jeunes de moins de 25 ans était de 26,9 % en 2006 et elle ne sera plus que de 23,6 % en 2021;
- la proportion de personnes de 65 ans et plus passera de 15,8 % en 2006 à 23,6 % en 2021.

Les défis

Pour augmenter sa population, Québec devra être attractive :

- pour les investisseurs, responsables de la croissance économique. Les gens viendront à Québec s'il y a création d'emplois;
- pour les nouveaux ménages, en offrant divers types d'habitation, incluant des immeubles locatifs de qualité dans une variété de prix. Si les gens ne peuvent pas se loger sur le territoire de la ville aux conditions qui répondent à leurs attentes, ils iront s'établir ailleurs;
- pour ses résidents de tous âges, par la qualité de vie et l'offre étendue de services municipaux, de services d'éducation, de santé de même que par la vitalité culturelle;
- par l'efficacité de ses moyens de transport, par leur souplesse et par leur compatibilité avec le développement durable. De plus en plus de gens fuient les villes congestionnées.

QUESTIONS

Si vous étiez en situation de vous établir dans la région :

- Qu'est-ce qui vous inciterait à choisir la ville de Québec comme lieu de résidence?
- Qu'est-ce qui vous inciterait à choisir une autre municipalité?

Vivre et se déplacer à Québec

Économie



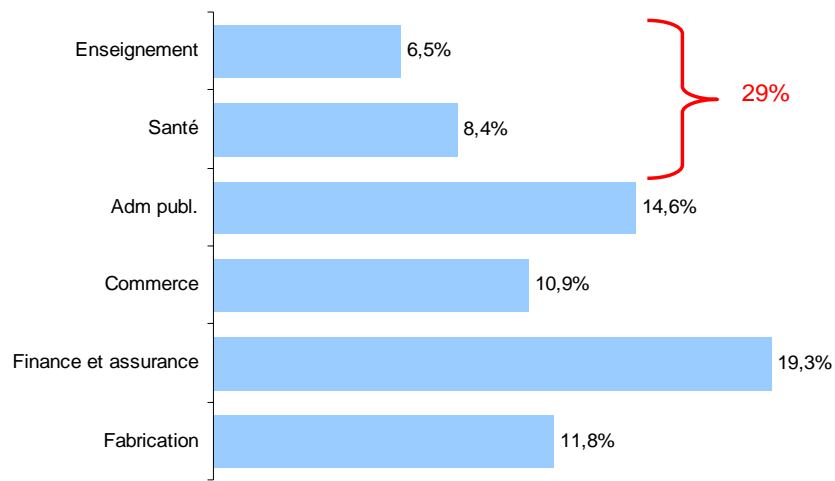
ÉCONOMIE

Une ville plus ouverte sur le monde

À Québec et dans la région métropolitaine², l'emploi se concentre dans cinq grands secteurs (en 2008) :

▪ Secteur public ³	31,3 %
▪ Commerce de gros et de détail	16,7 %
▪ Fabrication (manufacturier)	10,3 %
▪ Finances et assurances	8,0 %
▪ Hébergement et restauration	7,0 %
	73,3 %

Répartition de la production pour certaines industries
RMR de Québec, 2006



Sources : Institut de la statistique du Québec et SDE

Le solde de 26 % des emplois se répartit dans plusieurs secteurs, soit construction, services aux entreprises, utilités publiques (gaz, électricité, télécommunications), transport, arts et spectacles, soins personnels, sécurité, agriculture et autres.

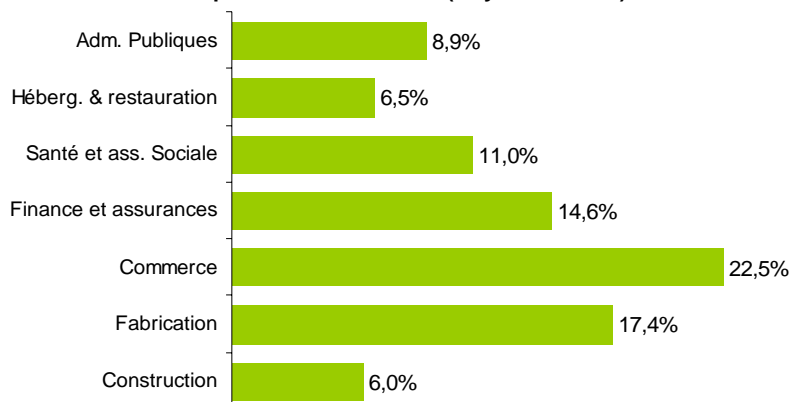
Le passé

Depuis 2000, plus de 70 000 emplois ont été créés dans la Région métropolitaine de recensement de Québec (RMR).

² Les données sur l'emploi proviennent principalement de Statistique Canada qui rassemble les données pour l'ensemble de la région métropolitaine de Québec (agglomération de Québec, MRC de La Jacques-Cartier, MRC de l'Île-d'Orléans, une partie de la MRC de la Côte-de-Beaupré, la Ville de Lévis, Saint-Laurent-de-Lauzon et Beaumont).

³ Administration : 11,6 %, santé : 12,8 % et enseignement : 6,9 %.

Principaux secteurs responsables de la croissance de l'emploi entre 2000 et 2008 (moyenne mobile)



Sources : Statistique Canada et Service du développement économique

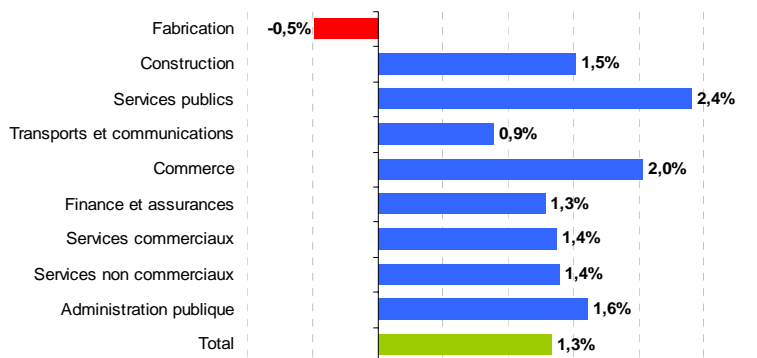
La part des emplois dans les secteurs technologiques et d'excellence est passée de 22 % au milieu des années 1990 à 26 % en 2005.⁴

Québec vit depuis quelques années une situation de quasi-plein emploi. Le taux de chômage fluctue de 4 à 5 % et le taux d'emploi des personnes de 25 à 45 ans est de l'ordre de 90 % (même Calgary n'a pas fait mieux lors de sa période de prospérité). Des problèmes de pénurie de main-d'œuvre apparaissent.

L'avenir

Selon le *Conference Board*, l'emploi devrait continuer de croître à un rythme annuel de 1,3 % dans la RMR de Québec, ce qui signifierait la création d'environ 20 000 emplois d'ici 2013.

Taux de croissance annuel moyen de l'emploi dans la RMR de Québec selon Le Conference Board du Canada, 2009-2013



Source : Le Conference Board du Canada, Metropolitan outlook - Hiver 2009

Les principaux secteurs d'activité qui devraient contribuer à cette croissance, selon le *Conference Board* et *Emploi-Québec*, sont le secteur de la finance et des assurances, le commerce, la santé, les

⁴ Il s'agit des secteurs d'excellence de Pôle Québec-Chaudière-Appalaches : Sciences de la vie, santé et nutrition, technologies appliquées, matériaux transformés, tourisme et hébergement, finance et assurances.

services professionnels, scientifiques et techniques ainsi que la fabrication, dont fait partie l'industrie pharmaceutique.

La culture est devenue un atout économique majeur. D'après une étude de 2008 du *Conference Board*, les industries culturelles représentent 7,8 % du produit intérieur brut du Canada, en tenant compte de la production culturelle et de ses effets indirects et induits sur d'autres secteurs de l'économie. Cette même organisation rappelle « que la croissance économique se produit là où les créateurs se regroupent... Et les créateurs choisissent de vivre dans des villes ayant une vie artistique et culturelle florissante. »



Le Moulin à images : un témoin de la richesse culturelle de Québec

Les défis

Pour maintenir les emplois actuels et en créer d'autres dans la nouvelle économie, Québec devra composer avec les défis suivants :

- Tirer avantage de certains facteurs de localisation

Les coûts de démarrage et d'exploitation des entreprises constituent un des facteurs déterminants pour le choix des lieux d'investissements créateurs d'emplois. Selon KPMG (2008), dans le Nord-Est des États-Unis et du Canada, la Région métropolitaine de Québec obtient le 4^e rang sur 20. Elle se distingue nettement dans le secteur de la recherche et développement biomédical et les logiciels de pointe. Pour assurer sa croissance économique, Québec doit préserver cette position concurrentielle et même l'améliorer.

- Soutenir la concurrence

Québec est en concurrence avec plusieurs villes et régions du Canada et du reste du monde pour les emplois en technologie, en recherche et en génie. Celle-ci est de plus en plus vive. Rien n'est gagné d'avance. Cette concurrence s'exerce aussi à l'égard de l'attraction des techniciens et des professionnels du secteur des technologies.

- Anticiper les restructurations

Les gains du secteur de la finance et des assurances (19 % du PIB de la région) ne sont pas acquis. Des efforts importants devront être consentis pour conserver ici les sièges sociaux des

compagnies et mutuelles d'assurance, dans un contexte où il y a fusion de plusieurs entreprises du secteur avec des partenaires montréalais, torontois ou étrangers.

▪ Porter intérêt au secteur public

Les effectifs de l'administration publique (fédérale, provinciale, municipale) sont appelés à diminuer. Ces pertes d'emplois peuvent cependant être compensées par des gains dans les secteurs de la recherche publique, de l'enseignement supérieur et de la santé. La région de Québec doit être vigilante à cet égard.

▪ Composer avec le transport des marchandises

Certains grands employeurs, dont le Port de Québec, ont besoin d'espaces et d'infrastructures pour le transport des marchandises. Ces besoins sont parfois contestés par des citoyens, au nom de leur qualité de vie. La contribution de ces employeurs à l'économie de la région étant importante, il faut concilier les impératifs du développement de leurs affaires avec le respect d'un cadre de vie urbain de qualité.

▪ Attirer la main-d'œuvre

La région métropolitaine doit composer avec une rareté de main-d'œuvre. Elle doit absolument attirer de nouveaux travailleurs parce que les investissements prévus ne se réaliseront pas si celle-ci n'est pas au rendez-vous. Les nouveaux bassins potentiels de main-d'œuvre sont principalement les personnes de 55 ans et plus, les gens des autres régions du Québec et les immigrants. Québec reçoit un nombre grandissant d'immigrants, mais leur taux de chômage est presque deux fois plus élevé que celui des autres personnes actives.

▪ Poursuivre la croissance de l'emploi

Bien que Québec ait très bien tiré son épingle du jeu en matière de création d'emplois, le taux de croissance de l'emploi a été deux fois plus rapide à Lévis et dans la MRC de la Côte-de-Beaupré qu'à Québec, de 2001 à 2006.

QUESTIONS

Si vous êtes un étudiant :

- Avez-vous bon espoir de décrocher, dans la région de Québec, l'emploi qui répond à vos aspirations?
- Si vous envisagez d'aller travailler ailleurs, avez-vous une attente qui, si elle était comblée, pourrait vous inciter à demeurer dans la région?
- Quels secteurs d'emploi faudrait-il développer pour rendre Québec plus attrayante pour les jeunes?
- Estimez-vous qu'il y a suffisamment d'activités de divertissement à Québec? Que devrait-on faire à cet égard?

Si vous êtes un travailleur :

- Croyez-vous que votre entreprise ou votre secteur d'activité aura la possibilité de poursuivre sa croissance et son développement à Québec?
- Observez-vous des contraintes qui nuisent au développement de l'entreprise où vous travaillez ou de votre secteur d'activité?
- Selon vous, y a-t-il de nouveaux secteurs d'emploi qu'il faudrait développer dans la région?
- Estimez-vous qu'il y a suffisamment d'activités de divertissement à Québec? Que devrait-on faire à cet égard?

Si vous êtes un travailleur âgé de 55 ans et plus :

- Envisagez-vous de continuer à travailler après l'âge où vous serez admissible à la retraite?
 - Oui
 - Probablement
 - Probablement pas
 - Non
- Quelles sont les principales conditions qui vous inciteraient à demeurer plus longtemps en emploi?

Si vous êtes à la retraite:

- Envisagez-vous de réintégrer le marché du travail?
 - Oui
 - Probablement
 - Probablement pas
 - Non
- Quels sont les principaux facteurs qui vous inciteraient à réintégrer le marché du travail?

Vivre et se déplacer à Québec

Urbanisation



URBANISATION

La possibilité de choisir son cadre de vie

Pour aménager son territoire, la Ville de Québec doit évidemment tenir compte de sa topographie, de ses attraits naturels, du mode actuel d'occupation du territoire et de la structure de son économie. Elle doit réfléchir et agir à l'égard du développement résidentiel et de son organisation en pôles urbains.

Le passé

Le développement résidentiel des 50 dernières années s'est fait en privilégiant nettement la maison unifamiliale installée sur un terrain d'assez grande dimension. Les terrains plats, qui offraient souvent un bon potentiel agricole, ont fait l'objet de lotissements. La densité était de l'ordre de 10 habitations à l'hectare et même inférieure.

Plus récemment, la Ville de Québec, comme plusieurs autres municipalités, a modifié son plan d'aménagement et ses règlements d'urbanisme afin que les promoteurs soient incités à offrir des types de résidences unifamiliales permettant une densité plus grande (de 15 à



Beauport, un développement résidentiel privilégiant la maison unifamiliale

25 habitations à l'hectare) et des immeubles en copropriété (jusqu'à 60 habitations à l'hectare). Elle a cherché également à développer le potentiel qu'offraient certains terrains vacants ou inadéquatement



Le boulevard Laurier dans le secteur de Sainte-Foy

utilisés et à recycler de nombreux bâtiments existants, lui évitant, depuis 1985, d'étendre le périmètre urbain, notamment en envahissant la zone agricole.

On assiste depuis une dizaine d'années à une accélération de l'implantation des édifices à bureaux dans le secteur ouest de la ville, principalement à la sortie des ponts. Ces développements accentuent les problèmes de congestion, notamment dans l'arrondissement de Sainte-Foy–

Sillery. Ils ont certainement contribué à l'établissement d'un nombre grandissant de ménages dans certaines municipalités de la rive-sud et des MRC de La Jacques-Cartier et de Portneuf.

L'avenir

Selon les projections de l'Institut de la statistique du Québec, Québec devrait accueillir quelque 42 000 ménages de 2006 à 2021. La Ville estime qu'elle devrait offrir des terrains pour autoriser la construction de 17 000 résidences unifamiliales. Or, en poursuivant le mode de développement résidentiel des dernières années, le potentiel de lotissement dans l'actuel périmètre urbain n'est que de 7 000 résidences unifamiliales.

Sur l'ensemble du territoire de la Communauté métropolitaine de Québec, il y a une capacité de loger quelque 44 000 résidences unifamiliales, en aménagement de faible densité, dans les zones où le lotissement est déjà permis (incluant les 7 000 unifamiliales de la ville de Québec).

La demande prévue de terrains à des fins industrielles dans l'agglomération de Québec est, pour sa part, estimée entre 4,6 et 7,3 millions de mètres carrés d'ici 2021⁵. La disponibilité de nouveaux terrains pouvant être utilisés à ces fins dans le périmètre urbain est d'au plus 3,2 millions de mètres carrés.

Le ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire incite de plus en plus les municipalités à densifier leur périmètre urbain. Pour répondre aux besoins des nouveaux ménages et des industries, la Ville de Québec devra d'abord utiliser pleinement le potentiel offert par l'espace urbain actuel. Elle pourrait difficilement étendre de façon importante son périmètre urbain. De plus, une telle conception de l'urbanisation s'inscrirait en porte-à-faux par rapport aux impératifs du développement durable.

Les défis

Les choix d'urbanisation et de transport sont intimement liés. Dans l'optique du développement durable, la Ville de Québec est confrontée à plusieurs défis, dont :

- Éviter l'étalement urbain

Les conséquences de l'étalement sont maintenant bien documentées, tant sur le plan économique qu'environnemental. En éloignant le lieu d'habitation des milieux de travail et d'occupation, on accroît les dépenses en transport (deux voitures et plus par ménage, construction d'autoroutes...), on génère des coûts importants pour les services municipaux, on aggrave les problèmes de congestion et on intensifie les émissions de gaz à effet de serre. Cette forme de dispersion urbaine, déconnectée des axes de transport, ne constitue pas une forme de développement durable.

- Chercher l'équilibre est-ouest

Dans un souci d'aménager une ville respectueuse de son environnement, il faudra s'interroger sur les effets du déséquilibre observé entre le rythme de développement des affaires à l'ouest et à l'est de la ville. Il y a une forte tendance à concentrer les nouveaux édifices à bureaux et les commerces dans l'axe du boulevard Laurier, en particulier près des ponts. Il faudra se demander

⁵ 4,6 millions de mètres carrés : si l'on projette d'ici 2021 le taux de développement enregistré au cours des dernières années; 7,3 millions de mètres carrés, si l'on tient compte des intentions exprimées en 2007 par les entreprises de la région.

s'il y a lieu d'infléchir cette tendance. Cette interrogation est en lien avec l'intention énoncée dans l'actuel Plan directeur d'aménagement et de développement de la Ville de consolider des pôles urbains répartis plus également sur le territoire.

- Favoriser le développement le long des axes de transport collectif

Dans plusieurs villes du monde, on a assisté à d'importants développements résidentiels et commerciaux le long des grands axes de transport collectif. Le choix de ces axes et des moyens de transport exerce une influence déterminante sur le développement économique et sur son urbanisation.



Urban Advantage – Denver, Colorado

- Revitaliser certains quartiers

Les premières banlieues d'après-guerre de Québec, dont Saint-Sacrement, La Cité Universitaire, Saint-Charles-Borromée, Lairet et Maizerets, ont un parc immobilier construit entre 1946 et 1970. Plusieurs immeubles situés à proximité des services ont besoin d'être rénovés ou de faire l'objet d'une requalification. Cette revitalisation ne se fera pas sans vision d'urbanisation et sans un appui de la Ville et des gouvernements.

- Prévoir les besoins des personnes âgées

En 2021, il y aura près de 60 000 résidents de l'agglomération de Québec qui seront âgés de 75 ans et plus (10,4 % de la population). Bon nombre de ces personnes habitent dans des maisons qu'elles considèrent beaucoup trop grandes pour leurs besoins, souvent dans des quartiers bien desservis par les services de proximité (écoles, commerces, services médicaux...). Il faudra se demander comment revaloriser ces habitations, comment permettre aux personnes âgées de continuer à vivre dans leur quartier et comment assurer une cohabitation harmonieuse avec de jeunes ménages.

- Imaginer de nouveaux concepts d'habitation

Dans plusieurs villes à travers le monde, de nouveaux modes d'habitation et de nouvelles conceptions de quartiers (les écoquartiers, les lotissements *Low Impact Development*) émergent et attirent des ménages, contribuant à la consolidation urbaine. Ces nouveaux concepts d'urbanisation épousent les caractéristiques naturelles du milieu et respectent le cadre de vie des gens qui y habitent déjà : limitation du nombre d'étages, aménagement d'espaces publics, dessertes par les réseaux de transport collectif, haut niveau de sécurité pour les piétons et les cyclistes, et autres.

- **Concevoir un développement économique durable**

Pour préserver le dynamisme économique de Québec et accroître sa prospérité, il faut offrir aux entreprises des conditions adéquates d'exercice de leurs affaires. Pour le secteur industriel, cela se traduit notamment par des disponibilités d'espaces dans les parcs d'affaires et technologiques de même que par une fluidité du transport des marchandises. Diverses expériences étrangères démontrent qu'il est possible d'accroître la densification dans les parcs industriels et d'harmoniser les besoins de transport des personnes et des marchandises dans une optique de développement durable.

QUESTIONS

Si vous vous apprêtez à choisir votre première résidence (achat ou location) ou si vous l'avez fait dans les cinq dernières années :

- Croyez-vous qu'il est important de pouvoir vous rendre à votre établissement d'enseignement ou à votre lieu de travail autrement qu'en automobile? Pourquoi?
- Quelles conditions essentielles doivent être réunies pour que vous décidiez d'habiter à Québec et éventuellement d'y établir votre famille?

Si vous êtes locataire ou propriétaire :

- 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?
- 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?
- 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?
- Seriez-vous favorable à la construction d'habitations destinées aux personnes âgées afin de 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?

Vivre et se déplacer à Québec

Transport



TRANSPORT

Des modes de déplacement à rééquilibrer

Dans la région métropolitaine de Québec, il s'effectue environ deux millions de déplacements par jour pour aller au travail, étudier, magasiner et se divertir. Les deux tiers de ces déplacements se font par les résidants du territoire de l'agglomération de Québec.

Le passé

La région de Québec a connu le même type de développement urbain que les autres régions métropolitaines de l'Amérique du Nord. De 1960 à 1990, on a assisté à la croissance exceptionnelle des ménages qui, de surcroît, avaient de plus en plus les moyens d'accéder à la propriété. Les femmes ont également fait massivement leur entrée sur le marché du travail durant cette période. Pour répondre à la forte demande en habitation, les villes ont ouvert de nouveaux espaces à l'urbanisation, ce qui a favorisé la création de banlieues de plus en plus éloignées des villes centres. Les lieux d'emploi se sont également dispersés et les centres commerciaux ont été installés à la périphérie des villes.



Le carrefour Charlesbourg

Cette expansion des périmètres urbains s'est effectuée de pair avec le développement des autoroutes et des grands axes routiers. C'était l'ère des investissements massifs dans le béton, ce qui constituait une réponse à la vision de l'époque où l'on associait la richesse à la possession d'une automobile. Ce type de développement a contribué d'une part à accroître les déplacements en automobile et, d'autre part, à rendre le transport en commun difficile à organiser et

nettement plus coûteux en raison de l'éloignement et de l'éparpillement de la population.

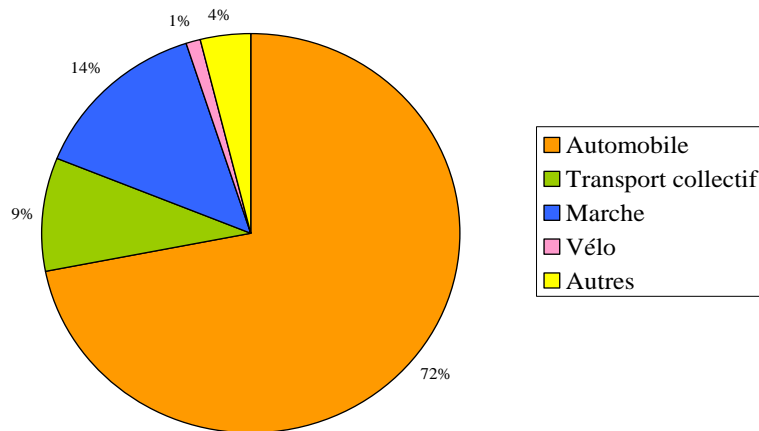
Aujourd'hui, des investissements massifs doivent être consacrés à la réparation et à l'entretien du réseau routier.

L'automobile demeure toujours le mode privilégié de déplacement des résidants de Québec et de la région. Bien que l'on note un certain ralentissement de la croissance des déplacements ces 10 dernières années, globalement les déplacements en automobile se sont accrus de près de 15 % dans l'agglomération de Québec et de près de 22 % sur le territoire de Lévis, de 1996 à 2006. L'usage du transport en commun, pour sa part, a connu une décroissance de l'achalandage jusqu'au milieu des années 1990, puis une stagnation jusqu'au début des années 2000. Depuis 2004, la tendance à l'augmentation des déplacements par transport collectif est claire et s'accélère d'année en année.

L'achalandage du Réseau de transport de la Capitale est passé de 37,5 millions à 45,6 millions de passagers entre 2004 et 2008, une croissance de plus de 20 %. À la Société de transport de Lévis, le nombre de passagers a augmenté de 13,3 % pendant la même période.

L'automobile (conducteurs et passagers) était utilisée pour 72 % des déplacements effectués sur une base quotidienne dans l'agglomération de Québec en 2006, alors que le taux d'utilisation du transport collectif était d'environ 9 %. Pour ce qui est des déplacements dits actifs, la marche atteint une part modale de 14 % alors que le vélo est très peu utilisé au quotidien, soit pour 1 % des déplacements. Le solde des autres déplacements (4 %) regroupe divers modes de transport : taxi, transport scolaire, moto, train, avion et traversier.

Répartition des modes de déplacement (2006)



Les problèmes de congestion routière s'aggravent. De 2003 à 2007, le temps de parcours sur certains grands axes routiers de Québec s'est accru de 35 % à 102 % durant les périodes de pointe du matin et du soir.

L'avenir

L'efficacité future des modes de déplacement à Québec et dans la région sera tributaire de multiples facteurs, dont la réglementation environnementale, le choix des modes de déplacement privilégiés par les citoyens, les politiques d'aide financière des gouvernements, le type d'urbanisation, les orientations de la Ville et de la Communauté métropolitaine en matière de transport, les technologies privilégiées, etc.

Quatre de ces facteurs exerceront inévitablement une grande influence sur les choix qui se posent aux citoyens et aux élus de Québec :

1. L'environnement

Les modes de déplacement devront contribuer à limiter et même à réduire la consommation d'énergie et les gaz à effet de serre. Dans l'agglomération de Québec, près de la moitié des

gaz à effet de serre est émise par les véhicules à moteur (2006)⁶. Des sondages récents démontrent que 94 % des citoyens de Québec sont d'accord à ce que la Ville accroisse ses investissements en transport collectif. Ce pourcentage ne cesse d'augmenter depuis 2002 (87 % à 94 %). Par ailleurs, les deux tiers de la population priorisent le développement du transport collectif plutôt que le réseau autoroutier. Notons que 51 % de la population croit que les usagers du transport collectif le font par choix et non par obligation⁷.

2. Le choix des citoyens et la diversification

Il y a une tendance à diversifier les modes de déplacement. Un nombre grandissant de personnes souhaitent se rendre à pied au travail ou à d'autres activités. De 2001 à 2006, la part de la marche passe de 11,7 % à 13,9 % dans les déplacements à Québec. Par ailleurs, le vélo a surtout été considéré comme un mode de loisir; il n'est pas étonnant que seulement 1 % de la population utilise le vélo pour des déplacements utilitaires.

3. Le financement

Les politiques de financement des pouvoirs publics s'ouvrent à de nouvelles préoccupations à l'égard de la mobilité durable. Les infrastructures routières prévoient désormais des conditions particulières pour des voies réservées au transport public et au vélo, les niveaux de financement sont modulés en fonction des économies d'énergie et une part grandissante du financement public est réservée aux mesures de soutien au transport collectif.

4. L'automobile

Plusieurs villes, parmi les plus dynamiques du monde, ont adopté des plans de développement par lesquels elles affichent ouvertement leur volonté de diminuer nettement le nombre d'automobiles qui circulent au centre-ville. Cette orientation s'accompagne de stratégies d'intervention en matière de transport public, d'aménagement des quartiers, de stationnement et de sécurité des piétons et des cyclistes. La Ville de Québec, la Communauté métropolitaine de Québec et le Réseau de transport de la Capitale ont tous opté pour le transport durable, que ce soit dans leur plan directeur d'aménagement et de développement ou leurs orientations stratégiques, adoptés récemment.

Les défis

Québec et la région métropolitaine demeurent confrontées à plusieurs défis pour les années à venir, en matière de mobilité, notamment :

▪ Diminuer les temps de déplacement

Si les tendances des dernières années devaient se poursuivre, l'allongement des déplacements occasionnerait un accroissement du stress et des pertes de temps et d'argent de même qu'une diminution de la qualité de vie, à la fois pour les usagers et la collectivité. Ce genre de développement n'est pas durable.

⁶ Source : Ville de Québec, Service de l'environnement

⁷ Source : Sondage Léger marketing biannuel

- Réduire notre dépendance à l'automobile et au réseau autoroutier

La région s'est développée en fonction de l'accessibilité des autoroutes et selon une logique d'ensembles monofonctionnels. Ce type d'urbanisme privilégie les déplacements automobiles. La dépendance à l'automobile s'avère particulièrement importante pour les jeunes familles avec enfants. Ces ménages doivent souvent planifier leurs déplacements en conciliant les horaires de travail avec ceux des écoles et des garderies. Par ailleurs, la dépendance de la population à l'égard des autoroutes périphériques vient du fait que le réseau de boulevards urbains intermunicipaux est peu développé dans la région métropolitaine de Québec; il n'y a souvent pas de solution de rechange acceptable à l'autoroute, même pour de très courts déplacements.

- Diminuer la congestion

La dépendance à l'automobile se traduit principalement par une augmentation importante de la congestion autant sur le réseau autoroutier que sur le réseau municipal de rues.



Intersection des autoroutes Laurentienne et Félix-Leclerc

Pour parcourir la distance entre le pont de l'Île-d'Orléans et le pont Pierre-Laporte en automobile, il faudrait 13½ minutes à la vitesse réglementaire; or, le matin et le soir, la durée du trajet dépasse 35 minutes (en 2007).

Cette situation entraîne, entre autres, une augmentation des conflits entre la circulation locale et la circulation de transit ainsi que des problèmes d'accès aux grands équipements de transport métropolitain, notamment le port, l'aéroport et la gare intermodale. Ces équipements, qui jouent un rôle déterminant dans le développement économique de la ville et de la région, doivent également concilier leurs activités avec la vie urbaine. Une telle situation génère aussi des conflits entre les différents usagers de la route et contribue à accroître les accidents. En somme, la congestion amène des inconvénients et des coûts importants pour l'ensemble de la collectivité.

- Répondre aux besoins des personnes à mobilité réduite

Québec, comme plusieurs villes dynamiques, cherche à assurer l'accessibilité la plus universelle possible aux personnes à mobilité réduite dans les transports publics, ce qui représente un grand défi. Les contraintes à la mobilité sont associées à un handicap permanent ou temporaire ou au vieillissement des personnes. La Ville doit chercher à procurer de l'autonomie à ses citoyens, y compris ceux qui ont des limitations sur le plan de la mobilité. Cette préoccupation commande des actions concertées en matière d'urbanisation, de design urbain, d'équipements de transport, de stationnement, d'information aux citoyens, de services de déneigement et de transport adapté. L'objectif est d'assurer un continuum cohérent dans la chaîne de déplacements selon lequel les obstacles à la mobilité réduite sont éliminés, dans la mesure du possible.

- Éliminer les contraintes au transport actif

Les réseaux de pistes cyclables, autant à l'échelle métropolitaine qu'à celle de l'agglomération de Québec, sont discontinus, insuffisamment développés et surtout conçus pour les loisirs. De plus, le fleuve, les falaises, les grands axes routiers, les chemins de fer et les grands parcs industriels constituent des barrières importantes pour l'utilisation du vélo et pour la marche.

- Accroître la sécurité

Les impératifs de sécurité requièrent des actions sur plusieurs plans, notamment à l'égard de la fiabilité des infrastructures routières, de l'aménagement et de l'entretien des espaces pour piétons (trottoirs, feux de circulation, zones de traverse), des



La promenade Samuel-De Champlain

parcours sûrs pour les cyclistes, de la protection des utilisateurs du transport public, des aménagements pour les personnes à mobilité réduite, de la signalisation et de l'information aux citoyens, de la réduction de la vitesse dans les quartiers résidentiels et de la surveillance dans les espaces de récréation et de repos.

- Diminuer les pressions sur l'environnement

La croissance du trafic routier et la congestion se traduisent par une augmentation des impacts sur l'environnement. Ces impacts sont principalement liés au bruit, à la pollution, à l'émission de gaz à effet de serre (GES), au besoin d'espace requis par les infrastructures, les stationnements en particulier, ainsi qu'à la consommation d'énergie non renouvelable. Ils ont des effets importants sur la santé et la qualité de vie des citoyens.

QUESTIONS

Quelles améliorations au service de transport en commun pourraient vous inciter à l'utiliser davantage pour aller travailler ou étudier?

Si la Ville adoptait des mesures pour réduire la circulation automobile au centre-ville, seriez-vous prêt à accepter certains inconvénients?

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?

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?

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?

Pour établir des priorités en matière de transport, il faut tenir compte du développement durable et des budgets limités. Qu'est-ce la Ville de Québec devrait faire en priorité?

- améliorer les services de transport en commun;
- améliorer les infrastructures pour les déplacements actifs (marche et vélo);
- revitaliser certains quartiers afin de permettre à un plus grand nombre de personnes de vivre à proximité des services, réduisant ainsi leurs déplacements;
- réparer et améliorer le réseau routier existant;
- augmenter la capacité des autoroutes, notamment en les élargissant;
- autre (précisez).

