
les transports
au centre-ville
de québec

Messieurs les membres du Comité de Direction de l'étude « Les Transports au Centre-ville de Québec ».

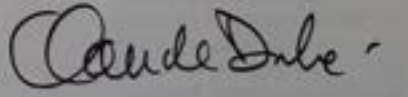
Il me fait plaisir de vous transmettre le rapport de la phase planification du projet « Les transports au centre-ville de Québec », qui j'espère, reflète bien le cheminement que nous avons suivi ensemble depuis plus d'un an et les conclusions auxquelles nous en sommes arrivés.

Je tiens à vous remercier de m'avoir fait confiance pour la gérance de ce projet et de m'avoir laissé toute la latitude et la liberté intellectuelle nécessaire à la poursuite de mon travail.

Même si ma signature seule apparaît sur ce rapport, sa préparation n'aurait pas pu être possible sans la coopération d'un très grand nombre de personnes intéressées elles aussi à l'amélioration du centre-ville de Québec.

La partie principale de la phase planification est maintenant terminée. Vous aurez pour répondre à votre mandat à trouver la structure de mise en oeuvre adaptée aux propositions retenues par les instances décisionnelles.

Le dernier mot revient maintenant aux Québécois, aussi bien de la ville, de la région que du Québec, qui par leurs représentants à divers niveaux pourront répondre adéquatement à la question fondamentale soulevée dans ce rapport relativement à l'avenir du centre-ville de Québec: « Avons-nous le choix? »



Les Transports au Centre-ville de Québec.

Coordination et Gérance
Claude Dubé

Groupe de support (équipe Transports centre-ville)
Benoît Boucher — Interprétation des données et design
Jacques Harvey
Michel Dallaire — Collecte des données
Richard McAulay

Cartographie (CACUQ)
Charlotte Roy
Francine Lessard
aidées de
Pierre Bernier
Mario Boucher
Claude Chamberland

Conseiller
Emmanuel F. Klaesi, ing., DeLuC

Collaboration spéciale
Jean-Marie Beaudoin, SCRVQ
Marcel Bélanger, U. Laval (géographie)
Henri Bessette, CTCUM
Raynald Chabot, SPAQM*
Ali Eba, CDT
André Gagnon, SUVQ*
Andrée Gendreau, U. Laval, (2e cycle)
Marcel Gicquel, CACUQ
Ligori Hinse, CTCUQ
Marcel Laliberté, SCRVQ
André Leclerc, MTQ
Jacques Marcotte, MAC
Marc Paradis, MTPA*
Roger Paré, CTCUQ
Édouard Robinson, CTCUQ
Clermont Simard, U. Laval, (PEPS)
Vladimir Ugrenovitch, MTPA
Jan Warnke, U. Laval (2e cycle)

Cette étude a été réalisée dans le cadre de l'Entente Canada-Québec sur les zones spéciales, et financée par le M.E.E.R. et l'O.P.D.Q.
Nous remercions de plus, tous ceux dont le nom n'apparaît pas ici, mais dont la participation a été essentielle pour la bonne marche de ce projet.

* ont quitté cet organisme

Mai 1976

Les Transports au Centre-Ville de Québec

TABLE DES MATIÈRES

Chapitre			Pages
1.		**LE SOMMAIRE**	2
2.		**L'ÉTUDE**	11
	2.1	• Le contexte	13
	2.2	• le mandat	13
	2.3	• les objectifs	13
	2.4	• le territoire étudié	13
	2.5	• les études de base	15
	2.6	• les personnes et les organismes impliqués	15
3.		**LES INVENTAIRES**	17
	3.1	• les objectifs de développement	19
	3.1.1	la région	19
	3.1.2	le centre-ville	20
	3.2	• les déplacements	21
	3.3	• la circulation	27
	3.4	• le stationnement	41
	3.5	• les transports collectifs	47
	3.6	• les axes piétonniers	55
4.		**LES VOCATIONS**	59
	4.1	• le centre-ville	61
	4.2	• la perception du Vieux-Québec	61
	4.3	• les secteurs du centre-ville	64
	4.4	• les contraintes	71
5.		**LA DÉMARCHE**	75
	5.1	• la croissance du centre-ville	77
	5.2	• les déplacements en 1987 et 1995	77
	5.3	• les conséquences	77
	5.4	• l'option préférée	79
	5.5	• les activités commerciales et de bureaux	81
	5.6	• la densité de l'emploi	83
	5.7	• les corridors d'accès et les points de rupture de charges	83
	5.8	• l'identification des points structurants	87
	5.9	• le système du centre-ville	89

Chapitre			Pages
6.		**LES POLITIQUES DES TRANSPORTS**	97
	6.1	• la région	99
	6.2	• le centre-ville	103
7.		**LES IMPLICATIONS**	109
8.		**LA MISE EN OEUVRE**	115
9.		**LA DESCRIPTION DES IMPLICATIONS**	119
	I.1	le raccord de Dufferin	121
	I.2	la division du Vieux-Québec en cellules	121
	I.3	le mini-bus dans le Vieux-Québec	129
	I.4	le carré d'Youville	131
	I.5	la rue St-Joachim	134
	I.6	le terminus de la Traverse	135
	I.7	les voies réservées sur Dufferin et St-Cyrille	138
	I.8	les autobus express	139
	I.9	le carrefour Langelier, St-Vallier, Charest	140
	I.10	lien piétonnier d'Auteuil / Dufferin	141
	C.1	les ascenseurs Terrasse Dufferin et « Gosselin »	142
	C.2	la Gare du Palais	142
	C.3	la Grande Place	148
	C.4	la circulation dans St-Roch	151
	C.5	la place de la Justice	152
	C.6	la circulation dans St-Jean-Baptiste	159
	C.7	l'autobus du centre-ville (Traverse / Gare du Palais / Grande Place)	160
	M.1	la liaison St-Anselme / Parc Victoria	161
	M.2	les traversiers rapides	162
	M.3	la desserte du terminus des traversiers à Lévis par les transports collectifs	162
	M.4	le jumelage du boulevard Laurentien	163
	L.1	le système de transports à capacité intermédiaire	164
	L.2	le lien piétonnier mécanisé Grande Place / Carré d'Youville / Traverse	167
	L.3	le tunnel Dufferin-Champlain	168
10.		**LES APPENDICES**	171
	A.	La bibliographie	172
	B.	La perception du Vieux-Québec	173
	C.	Rendement opérationnel: minibus dans le Vieux-Québec.	178
	D.	Relevés divers.	184



LE SOMMAIRE

1

I. Présentation de l'étude

Dans le cadre de l'élaboration du Schéma d'aménagement de la Communauté Urbaine de Québec, l'étude des transports au centre-ville de Québec a été effectuée sous l'autorité d'un comité de direction regroupant la ville de Québec, la Commission d'Aménagement de la C.U.Q., la Commission de Transports de la C.U.Q. et les gouvernements du Québec et du Canada. Le mandat reçu par ce Comité était d'effectuer premièrement une mise à jour de la situation des transports au centre-ville et de proposer des solutions possibles et deuxièmement de favoriser la mise en oeuvre des solutions retenues. Ainsi donc une continuité dans le temps sera assurée jusqu'à la mise en oeuvre. Les objectifs pouvant servir de points de départ au travail du Comité ont été les suivants:

— protéger le centre-ville en empêchant la circulation de transit de le traverser;

— faciliter l'accès au centre-ville des personnes plutôt que faciliter l'accès des véhicules;

— organiser les ruptures de charge (c'est-à-dire les changements de moyens de transport);

— faciliter l'aménagement du centre de la ville.

II. Les transports au centre-ville en 1976

L'image actuelle des déplacements au centre-ville peut se caractériser d'abord par les différents transports utilisés.

- 57.5% des personnes sortant du centre-ville entre 16 et 18 heures utilisent l'automobile
- 32.5% utilisent les autobus de la C.T.C.U.Q.
- 10% utilisent les autres modes de transports (taxis, traversier, train. . .)

Ainsi globalement 37% utilisent le transport en commun.

Il est important de signaler que le 37% d'utilisateurs de transports en commun est faible par rapport à Montréal, où ce pourcentage est de l'ordre de 72%. Il faut aussi bien mettre en lumière que les autobus ne représentent que 2% des véhicules alors qu'ils transportent 32,5% des personnes.

Le trafic automobile

— La capacité actuelle du réseau routier et autoroutier (en y incluant l'autoroute Dufferin) permet à l'heure de pointe du soir l'écoulement de 11,500 automobiles. La circulation actuelle est de cet ordre, c'est-à-dire que le réseau est pratiquement à saturation. En conséquence, d'une façon générale, aux heures de pointe, le trafic est assez lent, de l'ordre de 20 milles à l'heure. Les vitesses les plus élevées étant enregistrées sur Champlain et Charest. Généralement, les vitesses sont plus élevées le soir que le matin. Les axes les plus lents étant fréquemment d'Aiguillon, les Côtes du Palais, de la Montagne et de la Fabrique ainsi que Salaberry et Turnbull.

— Les carrefours sont évidemment soumis à des ralentissements: le matin ce sont les carrefours dans l'axe des Côtes du Palais et d'Abraham qui sont congestionnés, ainsi que sur Dorchester, Dufferin et Salaberry. Le soir, la congestion passe de Dorchester à de la Couronne. Du Carré d'Youville vers le Pont Samson, sur Salaberry aux intersections avec St-Jean et St-Cyrille, les carrefours sont difficiles. C'est donc plutôt dans les circulations Nord Sud que l'on observe le plus de problèmes, les axes Ouest Est fonctionnent mieux, ceci étant dû en partie au fait que le trafic peut s'écouler sur trois axes parallèles.

— L'intensité du trafic est à relier aux accidents, qui sont surtout nombreux, aux abords de la Gare du Palais, aux carrefours de Charest avec Dorchester et de la Couronne. Sur la colline, l'avenue Dufferin enregistre le plus d'accidents surtout à l'intersection avec St-Jean et St-Joachim.

— La circulation de transit dans le Vieux Québec est considérable, d'autant plus que ce quartier n'a pas été créé dans la perspective de l'usage de l'automobile, et que c'est là qu'on rencontre le plus de piétons. Ainsi, sur St-Jean entre le Carré d'Youville et la Côte du Palais, entre 12 et 13 heures, là où il y a le plus de piétons, la circulation de transit atteint 67% du trafic total. Globablement, dans le Vieux-Québec, en moyenne, plus de 40% des véhicules en circulation ne font que passer dans le quartier pour aller de la Colline Parlementaire à St-Roch ou au Vieux-Port pour rejoindre Champlain.

Le stationnement

Malgré un très grand effort de la part des pouvoirs publics, le nombre de places de stationnement n'a augmenté que de près de 600 places entre 1966 et 1975. Actuellement il existe dans le centre-ville de Québec 20,363 places de stationnement dont 88% hors rue, sur des terrains ou dans les garages. Depuis 1966, les tarifs ont en moyenne doublés, les plus élevés, étant pratiqués dans le Vieux-Québec.

Les transports collectifs

— Les transports collectifs de ville à ville comprenant essentiellement: les transports ferroviaires (environ 1,000 utilisateurs par jour avec l'arrivée à la Gare du Palais), les autobus interurbains, (desservant la Gare Centrale avec 3,000 utilisateurs et la Gare St-Roch utilisée chaque jour par plus de 400 personnes) et la Traverse Lévis-Québec (transbordant chaque jour 3,000 piétons et 1,500 automobiles). Ces trois modes de transports ont leur terminus dans le centre-ville et cette situation ne doit pas être modifiée. Le problème essentiel est que ces terminus sont très mal reliés entre eux et avec la haute-ville.

— Les transports collectifs urbains concernent essentiellement les autobus de la C.T.C.U.Q. dont les lignes sont organisées autour de deux points de correspondance, le Carré d'Youville et la Place Jacques Cartier.

Aux heures de pointe, la C.T.C.U.Q. met en service environ 210 autobus c'est-à-dire la quasi totalité du parc actuel, soit moins de 6 véhicules pour 10,000 personnes alors que ce chiffre atteint plus de 9 à Montréal (non compris le métro).



Les piétons

Pour les piétons, le principal obstacle est la falaise et ceci pose des problèmes pour les liaisons entre St-Roch et la Colline ainsi qu'entre le Vieux Port et le Vieux-Québec. D'autre part de nombreux points de conflits existent entre les piétons et les automobiles, en particulier sur Dufferin qui coupe en deux la rue St-Jean, sur St-Cyrille, dans le bas de la Côte d'Abraham et bien sûr dans le Vieux Québec où le conflit est général surtout sur St-Jean à cause de la circulation de transit, à l'heure où il y a le plus de piétons (2,300 entre 12 et 13 heures).

Il n'existe pas de continuité dans les cheminements piétonniers qui sont trop souvent coupés par des rues où la circulation automobile est intense.

III. Les vocations

Le territoire de la Communauté Urbaine de Québec (C.U.Q.) est actuellement organisé autour d'un centre-ville fort: Québec, où l'on retrouve l'essentiel des activités administratives, commerciales, culturelles. . . que l'on nomme centrales, car elles sont caractéristiques des centres-villes en opposition aux banlieues essentiellement consacrées à l'habitation. Le Schéma d'aménagement préparé par la Commission d'Aménagement de la Communauté Urbaine de Québec (C.A.C.U.Q.) recommande que l'organisation urbaine de la région ne soit plus fondée sur le seul centre-ville de Québec, mais que soient en outre développés plusieurs autres points forts (comme par exemple Ste-Foy) appelés centres secondaires. Ainsi, les activités administratives, par exemple, au lieu de continuer à se concentrer sur le centre-ville de Québec, pourraient être mieux réparties, plus près des grands secteurs d'habitation.

Les recommandations essentielles du Schéma, quant au centre-ville de Québec sont les suivantes:

— promouvoir le maintien des activités centrales existantes;

— développer l'habitation;

— déconcentrer l'emploi vers les centres secondaires;

— réduire la circulation automobile grâce à une politique d'horaires flexibles (étalement des entrées et sorties de bureaux) et à l'amélioration des transports en commun.

Ces recommandations d'ensemble permettent de préciser les vocations essentielles quartier par quartier.

— Le Vieux Québec

La disparition progressive des équipements communautaires, en particulier des écoles, l'augmentation des prix des logements font que la population résidente diminue et surtout les ménages avec enfants. Pour enrayer cette tendance il est recommandé:

• de conserver les logements actuels en n'autorisant plus l'installation de bureaux, commerces. . . dans d'anciens logements;
• de coordonner les programmes de subvention pour la restauration des immeubles;
• de donner plus de place aux piétons en limitant la circulation automobile.

— La Colline Parlementaire

Depuis quelques années la physionomie de la Colline a totalement changé. De grands secteurs d'habitations ont été détruits pour faire place à des édifices abritant des activités administratives, hôtelières et culturelles. La concentration d'emplois crée de gros problèmes de circulation dans les quartiers avoisinants. Aussi est-il recommandé de:

• délimiter des secteurs à protéger (Grande-Allée — Berthelot)
• limiter les nouveaux développements de bureaux et de stationnements correspondants.
• renforcer la fonction résidentielle par la construction de nouveaux logements.

— St-Jean-Baptiste

Ce quartier est actuellement menacé par l'extention de la Colline Parlementaire, alors qu'il constitue une réserve de grands logements de prix abordables. Les secteurs menacés sont surtout au Sud entre St-Cyrille et St-Jean et à l'Est entre Dufferin et Ste-Geneviève. Il devient nécessaire et urgent de:

• confirmer la vocation essentiellement résidentielle familiale du quartier.
• interdire tous changements physiques majeurs (hauteur des constructions, percement de rues nouvelles. . .)
• favoriser la rénovation intérieure des logements
• limiter la circulation automobile.

— Les Plaines d'Abraham

Deux dangers menacent actuellement ce secteur: la construction aux abords des Plaines de tours d'habitation profitant de la présence des espaces verts publics et la traversée par une circulation de plus en plus importante. Il est recommandé de:

• préserver la totalité de cet espace vert urbain fondamental pour les québécois.
• développer les activités de loisirs.
• diminuer la circulation et le stationnement automobiles.

— St-Roch

Ce quartier pouvait être caractérisé par la présence de nombreux logements et d'un secteur commercial important. L'autoroute Dufferin a détruit une partie des logements et la traversée du quartier par une circulation très importante nuit à l'habitation. D'autre part, le mail St-Roch a subi la concurrence d'autres centres commerciaux construits plus récemment. Les recommandations visent à:

• rattacher le Mail St-Roch aux terminus de transports interurbains (transports de ville à ville) et à la Colline par des liens piétonniers.
• limiter la circulation importante aux seules artères: boulevard Charest, rues Dorchester et de la Couronne. Le reste du quartier ne devant plus supporter que la seule circulation des résidents.

— Le Vieux-Port

On retrouve dans le Vieux-Port l'image des villes anciennes où de nombreuses activités étaient mélangées les unes aux autres. Actuellement existent encore des secteurs d'habitation, d'activités portuaires, de bureaux, de commerces. . . Il est recommandé de conserver cette diversité, avec toutefois:

• renforcement de l'habitation autour de la Place Royale et du Bassin Louise.
• confirmation des terminus de transports: Traverse et Gare du Palais.

Globalement, le centre ville de Québec pourrait encore accueillir de l'ordre de 25,000 emplois nouveaux et environ 15,000 habitants de plus qu'aujourd'hui. Il est bien clair que ces chiffres doivent être considérés comme des maximas absolus.

Toutes les démarches de l'étude sur les transports au centre-ville de Québec, et en particulier sur les alternatives, reposent sur ces chiffres.

IV. Choix d'une politique globale

1. Si les conditions actuelles des transports et des heures de sortie de travail ne sont pas modifiées, le nombre de déplacement de personnes sortant du centre-ville à l'heure de pointe du soir passerait à 34,000 en 1987 et 37,400 en 1995. Le nombre d'automobiles augmenterait donc considérablement face à une capacité de réseau qui est en 1975 de 11,500 véhicules.

	Automobiles	Capacité du réseau	Déficit
1987	15 200	11 500	3 700
1995	17 000	11 500	5 500

Ainsi d'ici 1995, il faudrait pouvoir faire sortir 5 500 automobiles de plus, ce qui nécessiterait 6 voies autoroutières, c'est-à-dire deux autoroutes à trois voies. Le même investissement serait nécessaire pour faire entrer les voitures, le matin. Le centre-ville de Québec devrait donc intégrer deux autres autoroutes comme Dufferin Montmorency, ce qui représenterait un investissement de l'ordre de 200 millions.

Dans le même temps, il serait nécessaire de construire près de 33,000 nouvelles places de stationnement, ce qui nécessiterait d'abord un investissement de 330 millions et qui ensuite, à raison de 300 pieds carrés par automobile, utiliserait une superficie de près de 10 millions de pieds carrés soit 1.5 fois le Vieux-Québec.

2. Il est possible de tenter d'agir sur deux points fondamentaux pour limiter au maximum ce futur déferlement automobile. D'abord, une politique d'horaires flexibles pour les entrées et sorties de travail peut permettre d'étaler les déplacements et donc de diminuer le trafic d'heures de pointe de 15%. Cette politique peut facilement être engagée à Québec, le gouvernement provincial étant le principal employeur. D'autre part, une amélioration du transport en commun, peut faire augmenter le nombre d'usagers. En 1975, 37% des déplacements sont effectués en transports en commun. Ce pourcentage devrait être de 45% en 1987 et de 50% en 1995.

Grâce à ces deux actions fondamentales, il serait possible de se contenter du réseau routier actuel et de limiter les constructions de stationnements à 8,500 places nouvelles.

3. Cette deuxième alternative a été retenue et suppose donc:

— de donner la priorité au développement des transports en commun.

— de ne plus construire d'autoroutes et donc de se limiter au réseau existant, au centre-ville.

— de limiter la création de nouveaux stationnements.

V. Politiques de transports et implications

Transport et aménagement global doivent être pensés simultanément. Il faut constamment imaginer l'impact d'une politique d'aménagement sur les transports qui en découleront, il faut aussi prévoir les conséquences des choix en matière de transports sur l'aménagement. À Québec, par exemple, la politique de localisation des emplois gouvernementaux n'a pas suffisamment pris en compte les problèmes de transports liés aux déplacements quotidiens des fonctionnaires vers les bureaux le matin, et vers leurs résidence le soir. On en arrive alors au problème de relier les lieux d'emplois aux domiciles et l'on est conduit à construire l'autoroute Dufferin. Ce même autoroute a lui aussi des influences considérables sur l'aménagement puisqu'il a nécessité la destruction d'une partie du quartier St-Roch.

— Il faut donc penser l'aménagement global avec l'idée de limiter les déplacements.

Ces investissements considérables à réaliser en matières de transports sont surtout liés au fait que tous les bureaux se remplissent à la même heure le matin, se vident à la même heure le soir. Un étalement des horaires de travail, permettrait de répartir la circulation sur une plus longue période et les investissements nécessaires seraient alors plus faibles.

— Il faut introduire une politique d'horaires flexibles pour étaler dans le temps les arrivés et départs.

Quand à Québec, 37% des déplacements sont effectués en transports en commun, la simple logique voudrait que les investissements en matière de transports collectifs représentent 37% des investissements globaux de transports.

— Il faut répartir les investissements en fonction de la répartition entre les différents modes de transports.

Au delà de ces trois idées qui relèvent de la logique et du bon sens et qui doivent demeurer présentes à l'esprit, les politiques de transports s'appuient sur cinq grands principes:

1— donner la priorité aux transports collectifs
2— limiter la circulation automobile
3— aménager le stationnement
4— penser aux piétons
5— assurer la cohérence entre les différents transports.

À chacun de ces 5 principes correspondent leurs implications, c'est-à-dire les actions à entreprendre, pour assurer l'application des politiques. Ces implications ne présentent pas toutes le même caractère d'urgence. Aussi elles sont réparties en quatre groupes (notés: I, C, M, ou L) suivant les dates où elles devront être réalisées.

I: Immédiatement réalisables
C: à réaliser à Court terme (d'ici 1980)
M: à réaliser à Moyen terme (de 1980 à 1990)
L: à réaliser à Long terme (au delà de 1990)



1. Donner la priorité aux transports collectifs

L'objectif principal est de faire en sorte que de plus en plus de personnes utilisent les transports en commun, pour leurs déplacements vers ou dans le centre-ville. Actuellement, 37% des déplacements se font en transports en commun, les objectifs fixés sont d'atteindre 45% en 1987 et 50% en 1995. Ce n'est pas un objectif irréalisable. En atteignant ce chiffre de 50%, on permet à de plus en plus de québécois de laisser leurs voitures au garage, il y a moins d'automobiles dans les rues du centre-ville et on peut donc se contenter du réseau actuel et arrêter la construction de nouvelles autoroutes. On sauve beaucoup d'argent, on sauve aussi les maisons qui auraient dû être démolies pour faire passer ces autoroutes, on sauve aussi de l'énergie et enfin on sauve nos poumons en diminuant la pollution atmosphérique. Évidemment, cet objectif ne peut être atteint, si les transports en commun, demeurent ce qu'ils sont aujourd'hui; aussi de nombreuses améliorations et innovations sont nécessaires pour augmenter les fréquences, améliorer la régularité, desservir les grands centres d'emplois et enfin prévoir pour l'avenir des solutions nouvelles.

1.1 Augmenter la fréquence

La C.T.C.U.Q. par rapport à Montréal par exemple, possède proportionnellement deux fois moins d'autobus. Il nous faut donc investir massivement dans l'achat de nouveaux véhicules.

Les fréquences de passage entre Lévis et Québec doivent aussi être augmentées pour permettre davantage de déplacements entre les deux rives sans employer l'automobile, d'où les implications:

(I) Réaménagement du Terminus de la Traverse
L'édifice actuel peut être aménagé pour améliorer le service en prolongeant la passerelle actuelle jusqu'au bâtiment du C.N.; les passagers accédant alors à la cour intérieure, où ils pourront correspondre avec les transports collectifs, (le Terminus et la Traverse devenant plaque tournante de la C.T.C.U.Q.), ou se rendre à pied à l'ascenseur de Place Royale, menant à la Terrasse Dufferin.

(M) Mise en place de traversiers rapides.
La seule solution permettant d'augmenter la clientèle piétonne est d'accélérer le passage par la mise en place de traversiers rapides pour piétons seulement. Ce nouveau service combiné à l'ancien peut permettre d'arriver à une fréquence de l'ordre de dix minutes.

(M) Desserte du Terminus de Lévis.
Pour rendre efficaces les aménagements proposés, il faut améliorer les transports sur les deux rives, ce qui suppose la mise en place d'autobus express sur la Rive Sud qui relieraient, les zones urbanisées de la Rive Sud, au Terminus de la Traverse de Lévis.

1.2 Améliorer la régularité

Le fait que les autobus utilisent les mêmes voies que les automobiles est une cause permanente d'irrégularité dans les horaires, les autobus étant dépendant des conditions générales de circulation.

Il est donc nécessaire de poursuivre la politique, jusqu'ici concluante, des couloirs réservés.

La traversée du Vieux Québec est une source constante de retards, aussi il faut que les autobus ne pénètrent plus dans le Vieux Québec dont les rues sont trop étroites pour de gros véhicules. À l'intérieur des murs, un autre type de véhicules serait à utiliser.

Les implications:

(I) Extension des couloirs réservés pour autobus.
Les voies réservées pour autobus sur la Côte d'Abraham et les rues Dorchester et de la Couronne devraient être étendues à l'avenue Dufferin jusqu'à St-Cyrille et sur St-Cyrille jusqu'à Claire Fontaine. Ceci permet d'améliorer la régularité mais aussi de desservir, les trois points structurants (Place de la Justice, Carré d'Youville, et Grande Place) par tous les autobus touchant l'un de ces points.

(I) Création d'un réseau de minibus dans le Vieux-Québec
Les autobus de la C.T.C.U.Q. seraient remplacés dans le Vieux Québec par des minibus dont le point de correspondance serait le Carré d'Youville. Ces minibus auraient une capacité de l'ordre de 36 personnes dont 24 assises. La correspondance entre les autobus de la C.T.C.U.Q. et les minibus se ferait sans charge additionnelle.

1.3 Desservir les centres d'emplois

Toujours dans la politique de lier transport et aménagement, il est important que le maximum de lignes de la C.T.C.U.Q. desservent les grandes concentrations d'emplois. D'où la redéfinition de la localisation des plaques tournantes de la C.T.C.U.Q. (c'est-à-dire des lieux où aboutissent de nombreuses lignes d'autobus afin que soient assurés facilement les correspondances). Elles doivent être relocalisées à proximité immédiate des grandes concentrations d'emplois. Outre, les terminus de la Traverse, ces plaques tournantes pourraient être reliées aux quatres grands sites suivants:

(I) le Carré d'Youville.
Cette place est le point de contact des quartiers de la Colline, du Vieux Québec et de St-Roch. Son importance est considérable. Elle est devenue quasiment un échangeur routier où le piéton est rejeté sur les franges. Il est fondamental de limiter considérablement la circulation automobile afin que le Carré devienne une plaque tournante efficace de transports en commun, tout en augmentant les espaces réservés aux piétons.

(C) La Grande Place.
Ce projet du gouvernement provincial et de la Ville de Québec doit permettre un nouvel essor du quartier St-Roch. Plusieurs activités vont se concentrer en ce point:

— création d'environ 6,400 emplois dans 800,000 pieds carrés de bureaux
— stationnement de 1,000 à 2,000 places
— plaque tournante de la C.T.C.U.Q.
— terminus des autobus interurbains

La Grande Place deviendrait un maillon important des liaisons piétonnes en étant relié au Mail St-Roch par des passerelles au dessus du bd. Charest, et à la haute-ville par l'ascenseur Gosselin rénové.

(C) La Place de la Justice
Ce nouvel ensemble doit son nom au fait qu'il doit regrouper tous les services de la Justice provinciale à Québec. Ce doit être le dernier complexe sur la Colline; il fera le lien entre le Grand Théâtre et le Complexe G.

— 6,400 emplois environ peuvent y être localisés sur plus de 850,000 pieds carrés de bureaux
— ce sera une nouvelle plaque tournante de la C.T.C.U.Q.

— il s'intégrera dans un réseau piétonnier partant du Grand Théâtre vers le G, se poursuivant par Place Québec, jusqu'au Carré d'Youville. L'architecture d'ensemble ne doit pas être trop massive et devra intégrer la majeure partie des édifices actuels des Soeurs du Bon Pasteur, en particulier la Chapelle.

(C) La Gare du Palais
L'accord s'est fait sur la nécessité de conserver au centre-ville le Terminus de transports ferroviaires. Le site de la Gare du Palais a été retenu, mais avec d'importantes modifications par rapport à l'état actuel, en particulier: les voies seraient orientées Nord Sud, l'arrivée se faisant par le Pont Samson; une nouvelle gare pourrait être construite entre la gare actuelle (conservée) et l'autoroute Dufferin. La gare deviendrait un point fondamental de l'aménagement du centre-ville et des transports car outre sa fonction de terminus ferroviaire les activités suivantes y seraient localisées: emplois de bureaux, stationnement sous l'autoroute, intégration dans le réseau piétonnier par le prolongement du Mail St-Roch jusqu'à la Gare.

1.4 Prévoir des solutions nouvelles

Au delà, de l'amélioration des services de la C.T.C.U.Q., il faut prévoir des solutions nouvelles permettant le déplacement à plus grande vitesse, d'un nombre croissant d'usagers. Pour cela, dans un premier temps il faut envisager la création d'autobus express et à plus long terme, la mise en place d'un « système de transports de capacité intermédiaire »:

(I) Les autobus express
L'achat de nouveaux véhicules par la C.T.C.U.Q. permettra la mise en place d'autobus express reliant directement certains quartiers ou certaines villes de la périphérie, au centre-ville. Les points d'arrivée de ces autobus seraient les plaques tournantes Place de la Justice, d'Youville, et la Grande Place.

(L) Les transports de capacité intermédiaire
Il s'agirait là d'un transport en commun, prévu à long terme, intermédiaire entre le système d'autobus et le métro; la vitesse devrait être de l'ordre de 30 à 40 milles à l'heure, avec des stations assez espacées. Le type de véhicules, l'énergie utilisée. . . sont des questions encore à l'étude.

2. Limiter la circulation automobile

L'amélioration des conditions de vie au centre-ville suppose que la circulation automobile soit limitée. Cette limitation doit aussi permettre une plus grande efficacité des transports en commun. La politique dans ce domaine s'appuie sur deux idées principales: se contenter du réseau actuel et limiter la circulation de transit.

2.1 Se contenter du réseau actuel

Il faut arrêter la construction massive de voies d'accès au centre-ville. L'autoroute Dufferin doit être le dernier investissement considérable en matière de voies nouvelles, ce qui signifie l'abandon définitif de l'autoroute de la Falaise, et du lien direct Québec-Lévis. Dans le même esprit, le projet d'élargissement de la rue St-Gabriel devrait être abandonné, la rue St-Joachim étant alors reliée directement au boulevard St-Cyrille. Enfin, les comptages actuels ne justifient pas la construction du tunnel, entre l'autoroute Dufferin et le boulevard Champlain, dont la réalisation doit être reportée à long terme.

Toutefois, certaines améliorations peuvent être apportées au réseau actuel routier et autoroutier:

(I) Mise en service à l'automne 1976 de l'autoroute Dufferin.
(I) Amélioration du dangereux carrefour Langelier, Charest, St-Vallier.
(M) Les conditions générales de circulation dans St-Roch pourraient être améliorées en reliant la rue St-Anselme au Parc Victoria.
(M) L'enlèvement des voies ferrées dans St-Roch permettrait de doubler le boulevard Laurentien dans la Pointe aux Lièvres.

2.2 Éliminer les circulations de transit

L'étude sur la situation actuelle met bien en lumière, l'importance considérable de la circulation de transit dans le Vieux-Québec, de même que dans les quartiers St-Jean-Baptiste et St-Roch. La volonté de confirmer ou de renforcer l'habitation dans ces quartiers, conduit à la nécessité d'éliminer les circulations de transit:

(I) Élimination du trafic de transit dans le Vieux Québec:
Une grande partie des véhicules circulant dans le Vieux Québec est en transit, l'élimination de ce trafic parisitaire peut être effectuée par la division du quartier en deux secteurs. La circulation peut toujours se faire à l'intérieur de chaque secteur, mais il n'est plus possible de passer de l'un à l'autre en automobile. La division se fait aux rues du Fort, Desjardins, Chauveau et St-Jean. Cette dernière rue, de même qu'une partie du Carré d'Youville peut devenir mail piétonnier. La circulation automobile étant diminuée, le réseau mini-bus peut devenir plus efficace et compenser le fait de ne plus pouvoir circuler comme auparavant.

(C) La circulation dans St-Roch peut être réduite par la suppression du trafic de transit est-ouest. La coupure étant effectuée dans l'axe de la rue Mgr. Gauvreau.

(C) La circulation dans St-Jean-Baptiste, comme dans St-Roch doit être limitée pour favoriser l'habitation. Ainsi il ne serait plus possible de passer du Carré d'Youville en traversant Dufferin, pour emprunter d'Aiguillon, sauf pour les autobus 7. D'autre part, la rue St-Joachim au lieu de se poursuivre par l'élargissement de la rue St-Gabriel, sera ramenée sur St-Cyrille par la rue Prévost. Les rues Ste-Claire et Scott constitueraient une partie de la liaison entre la haute-ville (Place de la Justice) et la basse-ville (Grande Place).



L'ÉTUDE

2



2. L'ÉTUDE

2.1 Le contexte

La section « Transports »[1] de la première phase du schéma d'aménagement de la Communauté Urbaine de Québec contenait une révision des données ainsi qu'une évaluation des recommandations et des actions qui ont découlé du « Plan de Circulation et de Transport: Région métropolitaine de Québec »[2] de 1968.

Elle contenait de plus des recommandations concernant l'implantation d'un réseau intégré de transports pour la région et le centre-ville de Québec. Ces recommandations touchaient le réseau auto-routier, routier et de transport en commun. En termes de transport en commun, on proposait des aires desservies par « mini-bus » sur demande, des routes pour véhicules à priorité, des tracés restreints aux véhicules à priorité ainsi qu'un système d'accélérateur de piétons au centre-ville.

Cependant, le budget alloué à cette étude n'a pas permis aux auteurs d'effectuer une enquête origine-destination globale pour la région afin de vérifier les données recueillies cinq ans plus tôt pour le Plan de Circulation et de Transport. De plus, cette même contrainte n'a pas permis un degré suffisant de spécificité de toute l'étude pour que les recommandations soient acceptées et mises en pratique comme telles.

Ce qui fait que plus de deux ans après la parution de cette deuxième étude en transports pour la région, il ne semblait pas se dessiner de mouvements dans le sens des recommandations contenues dans ce rapport.

La Communauté Urbaine de Québec par l'entremise de la Commission d'Aménagement a donc demandé au Comité intergouvernemental de coordination, regroupant des représentants d'organismes clés de divers paliers de gouvernement dont le travail touche de près à l'aménagement, de se pencher sur ce problème.

Il a été convenu, à cause de la taille et de l'importance de ce sujet, que les niveaux de gouvernement fédéral et provincial proposent un plan de travail touchant respectivement le centre-ville et le reste de la région.

Le 27 juin 1974, un plan de travail a donc été présenté au Comité intergouvernemental de coordination relativement aux transports au centre-ville de Québec. Cette proposition contenait non seulement un plan de travail comme tel mais aussi et surtout, proposait une démarche basée sur la coopération entre les divers paliers de gouvernement oeuvrant au centre-ville.

C'est ainsi qu'on recommandait pour l'étude du centre-ville la création d'un comité de direction composé de représentants de la Ville de Québec, de la Commission de Transports de la Communauté Urbaine de Québec (CTCUQ), de la Commission d'Aménagement de la Communauté Urbaine de Québec (CACUQ), du gouvernement provincial et du gouvernement fédéral. Ce comité a été constitué à l'automne 1974 et dès décembre de cette même année, un gérant de projet entrait en fonction.

2.2 Le mandat

Le comité formé a reçu comme mandat du Comité intergouvernemental de coordination d'effectuer, en premier lieu, une mise à jour de la situation des transports au centre-ville et de proposer des solutions possibles, et en second lieu, de favoriser la mise en oeuvre des solutions retenues. L'existence même du comité de direction est liée à la volonté d'action exprimée par le Comité intergouvernemental de coordination. C'est donc avec un organisme ayant une continuité dans le temps qu'on pourra faire un constat de la situation, identifier des solutions, faire des recommandations, informer le public et les hommes publics, recevoir leurs commentaires et finalement, voir à la mise en oeuvre des options préférées par les instances décisionnelles.

2.3 Les objectifs

Le plan de travail du 27 juin 1974 soumettait une liste d'objectifs pouvant servir de point de départ au travail du comité. Ces objectifs étaient les suivants:

— respecter le caractère du Vieux-Québec tel que suggéré par le Comité interministériel fédéral-provincial sur le Vieux-Québec.

— conserver et fournir une infra-structure de transport qui va optimiser les actifs présents (centre-ville: centre d'échange au point de vue récréatif, culturel, historique, etc.).

— développer un système de transport balancé (tenant compte des parties suivantes: centre intermodal, centre d'accueil, stationnement, parc automobile, réseau routier, mobilier urbain, ...).

— minimiser les inconvénients de déplacement pour les résidents de la zone.

— minimiser la circulation des véhicules privés.

— trouver un système de transport collectif qui offre les mêmes avantages ou des avantages équivalant à ceux de l'automobile (confort, fréquence, vitesse).

Ces objectifs ont, par la suite, été transformés et regroupés pour devenir la base de tout le travail effectué dans cette étude. Ils se formulent comme suit:

1. Protéger le centre-ville en décourageant la circulation de transit.
2. Faciliter l'accès des personnes sans pour autant favoriser celui des véhicules.
3. Organiser les correspondances.
4. Faciliter l'aménagement du coeur même de la ville.

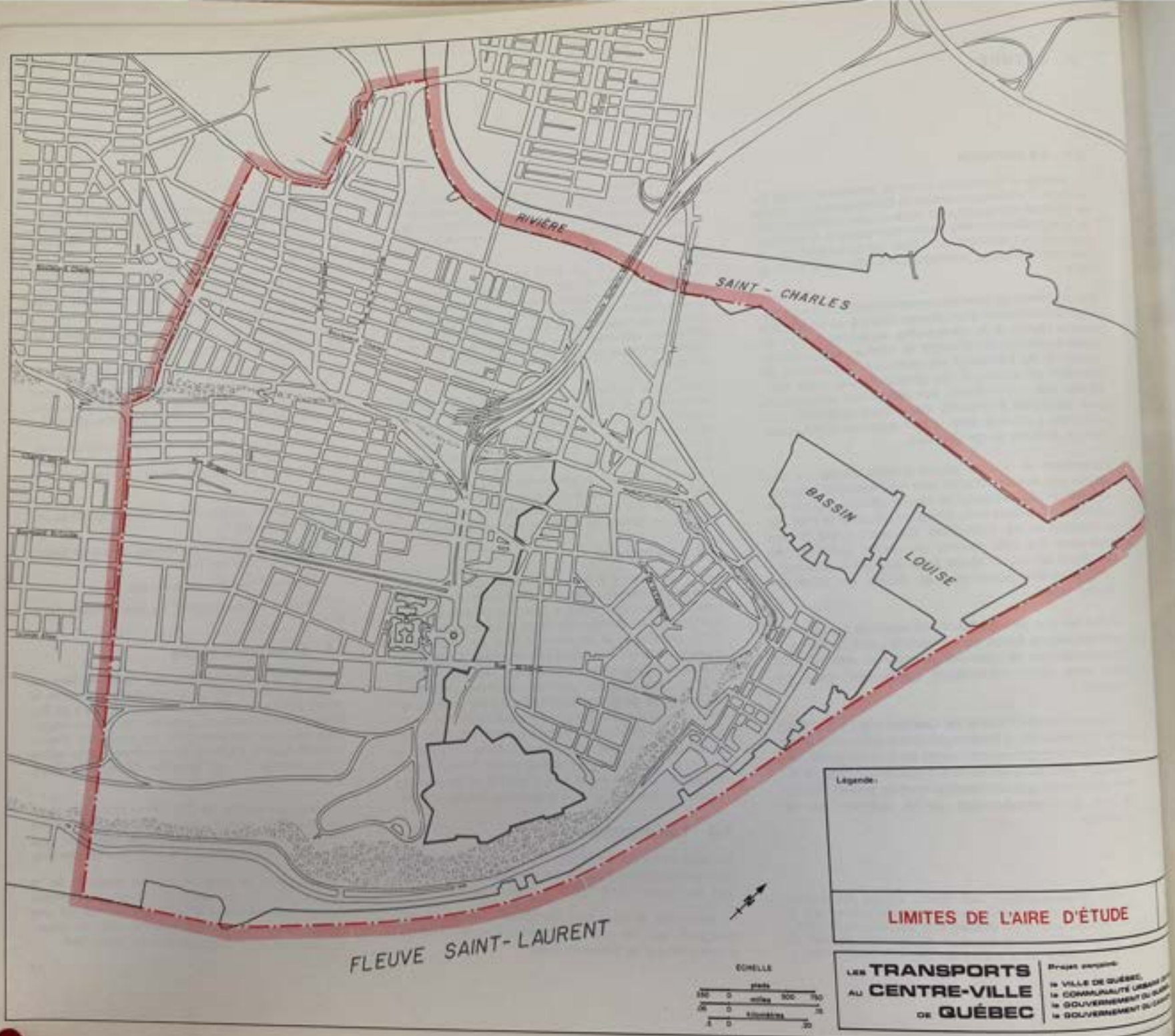
2.4 Le territoire étudié

Le territoire appelé « centre-ville » pour les besoins de l'étude est délimité par le fleuve Saint-Laurent, la rivière St-Charles, et l'axe formé par l'avenue de Salaberry et le boulevard Langelier. Ces limites englobent les aires connues sous les noms de: Vieux-Québec, Colline Parlementaire (composée de la Cité parlementaire et du quartier St-Jean-Baptiste), quartier St-Roch et Vieux-Port.

L'étude pour le Plan de Circulation et de Transport de 1968 et la section « transports » de la première phase du schéma de la CACUQ se référaient déjà sensiblement au même territoire comme centre-ville.

La différence la plus importante provient de la Basse-Ville où la construction de l'autoroute Dufferin-Montmorency a définitivement séparé une partie du quartier St-Roch pour la rattacher physiquement et psychologiquement au Vieux-Port.

[1] *Schéma d'aménagement, 1ère Phase, Études Sectorielles: TRANSPORTS.* Commission d'Aménagement de la Communauté Urbaine de Québec, N.D. Lea / Urbatique, 1972.
[2] *Plan de Circulation et de Transport: Région Métropolitaine de Québec.* Vandry & Jobin — De Leuw Cather & Assoc. 1968.


RIVIÈRE
SAINT - CHARLES
BASSIN
LOUISE
FLEUVE SAINT-LAURENT
Légende :
LIMITES DE L'AIRE D'ÉTUDE
ÉCHELLE
LES TRANSPORTS AU CENTRE-VILLE DE QUÉBEC

2.5 Les études de base

Plusieurs études ont servi de sources d'information pour ce travail. Au niveau transport, les études importantes sont les suivantes:

1. Plan de Circulation et de Transport Région Métropolitaine de Québec, 1968.
2. Schéma d'aménagement, 1ère phase, études sectorielles: Transports.

De plus, à un niveau plus général, les études suivantes ont servi de base:

3. Schéma d'aménagement, Communauté Urbaine de Québec, 1ère phase et 2e phase.
4. Concept d'aménagement du Vieux-Québec.
5. Colline Parlementaire.
6. Concept d'aménagement de l'aire no 10, Ville de Québec.
7. Kabir Kouba, Ville de Québec.
8. Vieux-Port, Ville de Québec.

Beaucoup d'autres documents ont été utilisés tout au long de l'étude; une liste plus complète mais non exhaustive est contenue dans la bibliographie en annexe.

2.6 Les personnes et les organismes impliqués

Comité de direction

La Ville de Québec
M. Jean Rousseau, directeur du Service de l'Urbanisme.

La Commission d'aménagement de la Communauté Urbaine de Québec
M. Jean-Marc Rivest, chef d'équipe C.A.C.U.Q. (jusqu'en mars 1975).
M. Gabriel Clairet (de mai à décembre 1975).

La Commission de Transport de la Communauté Urbaine de Québec
M. Charles Robitaille, commissaire CTCUQ (jusqu'en août 1975).
M. Pierre Mathieu, président directeur général, CTCUQ (depuis août 1975).

Le Gouvernement du Québec
M. Pierre Lafontaine, chef, Service d'Analyse des Systèmes de Transports, Ministère des Transports du Québec.

Le Gouvernement du Canada
M. Luc Laliberté, Centre de développement des Transports.

Claude Dubé, coordonnateur et gérant de projet
Jean Guyard, secrétaire CACUQ


LES INVENTAIRES
3

3. LES INVENTAIRES

3.1 Les objectifs de développement

3.1.1 La région

Nous nous attachons ici à deux territoires, soit celui de la région administrative de Québec touché par l'*Étude de cadrage* de 1973, et d'autre part celui de la Communauté Urbaine de Québec touché par le schéma d'aménagement présenté le 7 octobre 1975.

La région administrative de Québec

« Les objectifs et politiques de développement régional ont été ébauchés dans l'*Étude de cadrage* de 1973, qui doit aboutir à un schéma régional patronné par l'Office de Planification et de Développement du Québec (OPDQ) ».

Ce schéma n'étant pas encore « finalisé » et disponible, « nous ne pouvons que mentionner ici les orientations probables, telles que révélées dans l'*Étude de cadrage*, 1973 ».

« Ces grandes orientations régionales concernent le développement prioritaire de la zone métropolitaine; ce développement serait fondé sur l'aménagement d'un parc industrialo-portuaire à Beauport et sur la mise en valeur des nombreuses ressources récréatives (de plein air) de la région, en particulier à l'Île d'Orléans et à la Petite Rivière St-François où l'aménagement d'une très importante station de ski est parrainé par l'Office de Planification et de Développement du Québec ».[1]

De ceci nous pouvons déduire deux conséquences importantes pour l'avenir du centre-ville. En premier lieu, nous pouvons prévoir à moyen ou tout au moins à long terme, un transfert de certains activités portuaires actuellement dans les limites du centre-ville vers la zone du parc industrialo-portuaire à Beauport. Le transfert d'activités entraînant à son tour un déménagement de certains types d'activités complémentaires reliées indirectement à l'accès fluvial, les sites ainsi libérés deviennent disponibles à un autre type d'utilisation.

[1] *Schéma d'aménagement de la Communauté Urbaine de Québec 2. le concept*. C.A.C.U.Q., Les Presses de l'Université Laval, Québec 1975, p. 3.

Deuxièmement, la vocation touristique du centre-ville ne fera que s'accroître avec l'addition de facilités récréatives, au niveau régional. Les distances étant relativement courtes et l'accessibilité étant très bonne (autoroute prévues et en construction), le centre-ville de Québec profitera du séjour de vacanciers dans la région.

Le territoire de la C.U.Q.

Pour sa part, le schéma d'aménagement proposé par la CACUQ recommande de contrôler l'urbanisation, de façon à structurer l'agglomération québécoise suivant le modèle: un centre-ville et des centres secondaires.

UN CENTRE-VILLE ET DES CENTRES SECONDAIRES



« Cette structuration s'exprime par la consolidation d'un centre-ville spécialisé et la mise en place de centres secondaires desservant chacun une partie du territoire de la C.U.Q. pour les besoins courants (emplois, commerces, équipements locaux). Ce développement se répartit spatialement, de façon à assurer à chaque niveau l'implantation et le maintien des fonctions qu'une population requiert soit quotidiennement: habitation – travail – commerce – équipements – loisirs (centre secondaire), soit périodiquement: équipements hautement spécialisés, centre principal d'emploi tertiaire (centre-ville) ».[1]

Cette solution d'organisation spatiale hiérarchisée permet un aménagement à l'échelle humaine, centré sur la fonction résidentielle, en favorisant un centre-ville multifonctionnel et spécialisé, tout en tenant compte des axes actuels de développement. Cependant, cette option nécessite une attitude volontaire et une concertation régionale très forte, de façon à contrôler le développement selon la structure globale.

Le tableau suivant, tiré des annexes techniques du schéma d'aménagement, décrit l'évolution de la population, des emplois et des logements de 1971 à 2001 sur le territoire de la C.U.Q.[1]

Population, logement et emplois sur le territoire de la C.U.Q.[1] de 1971 à 2001.

	1971	1986	2001
Population totale	418,364	599,000[2]	747,000[2]
Logements occupés	113,000[3]	194,000	259,000
Emplois (lieux de Travail)	144,700	200,000	261,000

1. Réserve indienne, St-Jean de Boischatel et St-Michel-Archange inclus.

2. Hypothèse moyenne

3. Taux de vacances de 3%

À cause de l'évolution de la composition des ménages, le nombre de personnes par logements occupés passe de 3.7 en 1971 à 2.9 en 2001.

3.1.2. Le centre-ville

Plus spécifiquement, les politiques d'intervention proposées par le schéma de la CACUQ auraient pour but de consolider le centre-ville et d'en réduire la congestion. Dans ce but, le schéma contient les implications suivantes:

A) « Consolider le centre-ville et sa zone d'influence immédiate:

— en préservant du pic des démolisseurs et des promoteurs, les ensembles résidentiels homogènes et le patrimoine architectural, culturel et panoramique;

— en renforçant la fonction résidentielle: pour l'ensemble de la zone, qui comptera 53,500 logements dans 25 ans, il est prévu un accroissement de 15,000 logements en 25 ans, soit 11% de tous les nouveaux logements pour la C.U.Q., d'ici l'an 2001; ce nouveau stock constituerait, en 2001, 22% des logements de la zone et devrait être implanté sur les terrains inoccupés de la basse-ville, aux abords de la rivière St-Charles et sur la Colline Parlementaire;

— en cherchant à promouvoir le maintien des fonctions centrales actuelles (siège du gouvernement, tourisme, commerce spécialisé, services et équipements de nature régionale) et l'implantation sélective d'activités nouvelles;

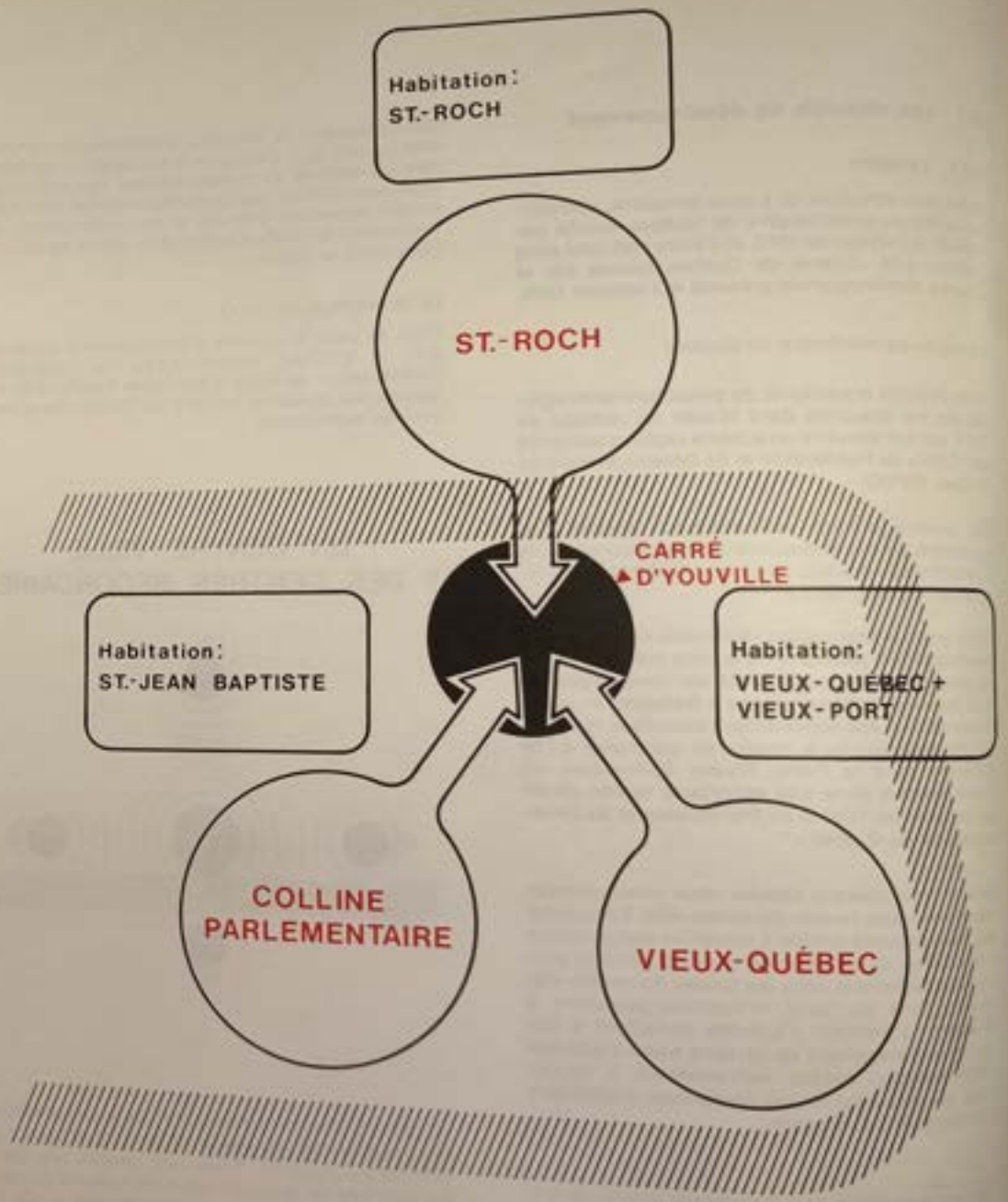
— en adoptant une approche qualitative, orientée vers l'intégration du nouveau à l'existant, en terme de caractère, gabarit, design, fonctions, et en facilitant l'accessibilité par l'aménagement de corridors réservés aux piétons et par un transport en commun adapté à cette zone.

B) Réduire la congestion au centre-ville:

— en adoptant une politique de déconcentration de l'emploi en faveur des centres secondaires, soit l'implantation d'emplois tertiaires au coeur même de ces centres; cette politique devrait s'appliquer, en priorité, au principal employeur dans le centre-ville: le gouvernement du Québec;

— en accordant la priorité au transport en commun, comme mode d'accès au centre-ville et en y décourageant le stationnement automobile;

— en appliquant une politique d'emploi à heures flexibles, afin de diminuer l'impact des heures de pointe sur le réseau routier et sur l'efficacité du transport en commun. »



CENTRE-VILLE TRI-POLAIRE

Ces politiques d'intervention font apparaître deux grands objectifs sous-jacents aux visées de développement du centre-ville. Le premier serait de limiter la croissance des emplois tertiaires au coeur même de la ville par une déconcentration de ces activités dans d'autres parties de la ville et de la région et rechercher la qualité dans l'intégration des emplois complémentaires. Le deuxième serait de favoriser le retour des résidents au centre-ville; sur la Colline Parlementaire et à la basse-ville (Vieux-Port, St-Charles et St-Roch) accompagné par une consolidation des aires résidentielles existantes.

Pour sa part, le service d'urbanisme de la Ville de Québec avait déjà émis des objectifs de développement du centre-ville dans ses propositions pour l'aménagement de l'aire no 10, en 1972.

L'ensemble des politiques, visant à faire du centre-ville une unité attrayante, pouvait alors être résumé en trois points:

1. Réintégrer le pôle commercial St-Roch dans le noyau central.

« On établira ainsi un triangle de pôles spécialisés, soient St-Roch, Colline Parlementaire et Vieux-Québec, autour d'un pôle central polyvalent. Ce triangle établi, on favorisera sa consolidation interne plutôt que son expansion périphérique; de quatre pôles distincts, on obtiendra ainsi progressivement un noyau unique, concentré, efficace et rentable à tous points de vue ».[1]

2. Favoriser, à la périphérie du noyau central, le développement de groupements résidentiels autonomes pouvant accueillir une population stable et largement représentative du Québec métropolitain.

«. . . un lien étroit existe entre la qualité et la densité des secteurs résidentiels et le dynamisme du centre-ville. . . »[1]

« D'autre part, on constate le désir marqué d'un segment important de la population, de résider près du centre-ville, désir entravé, toutefois, par l'impossibilité d'y trouver des groupements résidentiels adéquats. »[1]

[1] Concept de réaménagement de l'aire n° 10. . .

3. Axer les divers réseaux de circulation sur le centre-ville, de sorte qu'une grande partie de la population métropolitaine puisse y accéder rapidement.

« Ainsi, on devra faire pénétrer au centre-ville les grands axes routiers qui ne desservent actuellement que les banlieues; il faudra également repenser le système de transport en commun, afin qu'il redevienne un lien rapide entre le centre et sa périphérie. »[1]

Depuis la parution de ce rapport en 1972, on croit toujours à la nécessité de relier St-Roch aux autres composantes du centre-ville, on croit toujours à la nécessité de recréer des groupements résidentiels autonomes à la périphérie du noyau central et enfin, on croit toujours à la nécessité de faciliter l'accès du centre-ville à la population métropolitaine.

Cependant, on a quelque peu nuancé la portée des implications de la troisième orientation. On accepte beaucoup plus difficilement maintenant la pénétration des grands axes routiers au centre-ville. On compte beaucoup plus sur une meilleure accessibilité des personnes que sur celle des véhicules. D'autre part, après une période d'incertitude à propos de la localisation du terminus ferroviaire dans la région de Québec, tous les organismes planificateurs et autres se sont ralliés à la position voulant que la gare soit nécessairement localisée au centre-ville pour compléter le rôle régional du centre-ville et surtout, pour favoriser le trafic passager inter-cités.

3.2 Les déplacements

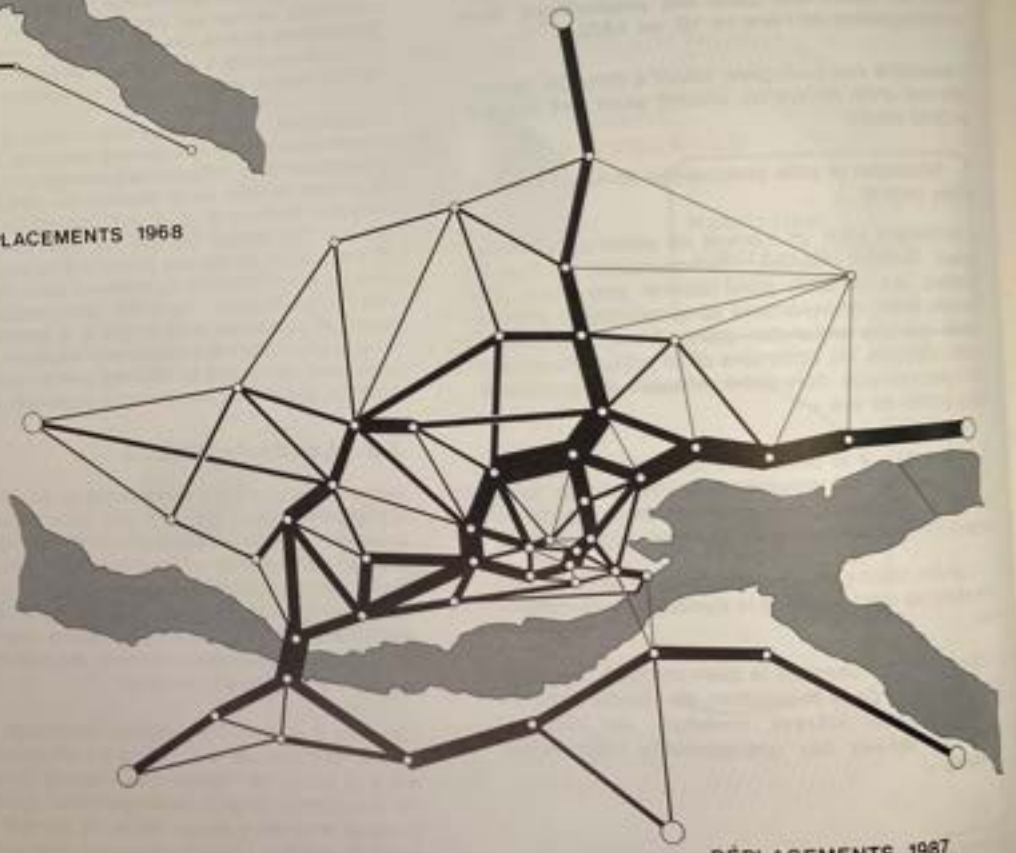
De tous les types de déplacements qui peuvent être enregistrés, ceux qui ont une importance capitale pour la planification des transports sont les déplacements pendulaires et spécialement ceux qui ont pour motifs « domicile-travail-domicile ». Ce sont ceux qui sont les plus concentrés dans le temps et dans l'espace et qui par conséquent, demandent le plus d'investissements routiers, de stationnements ou de transports en commun.

La dernière enquête origine-destination couvrant tout le territoire de la C.U.Q. a été effectuée en 1966 dans le cadre de l'étude du « Plan de Circulation et de Transport: Région Métropolitaine de Québec ». Aucune donnée précise ne nous permet actuellement de vérifier l'évolution du canevas des mouve-





DÉPLACEMENTS 1968



DÉPLACEMENTS 1987

ments interdistricts déterminés en 1966 ni de vérifier les prévisions des déplacements pour 1987.

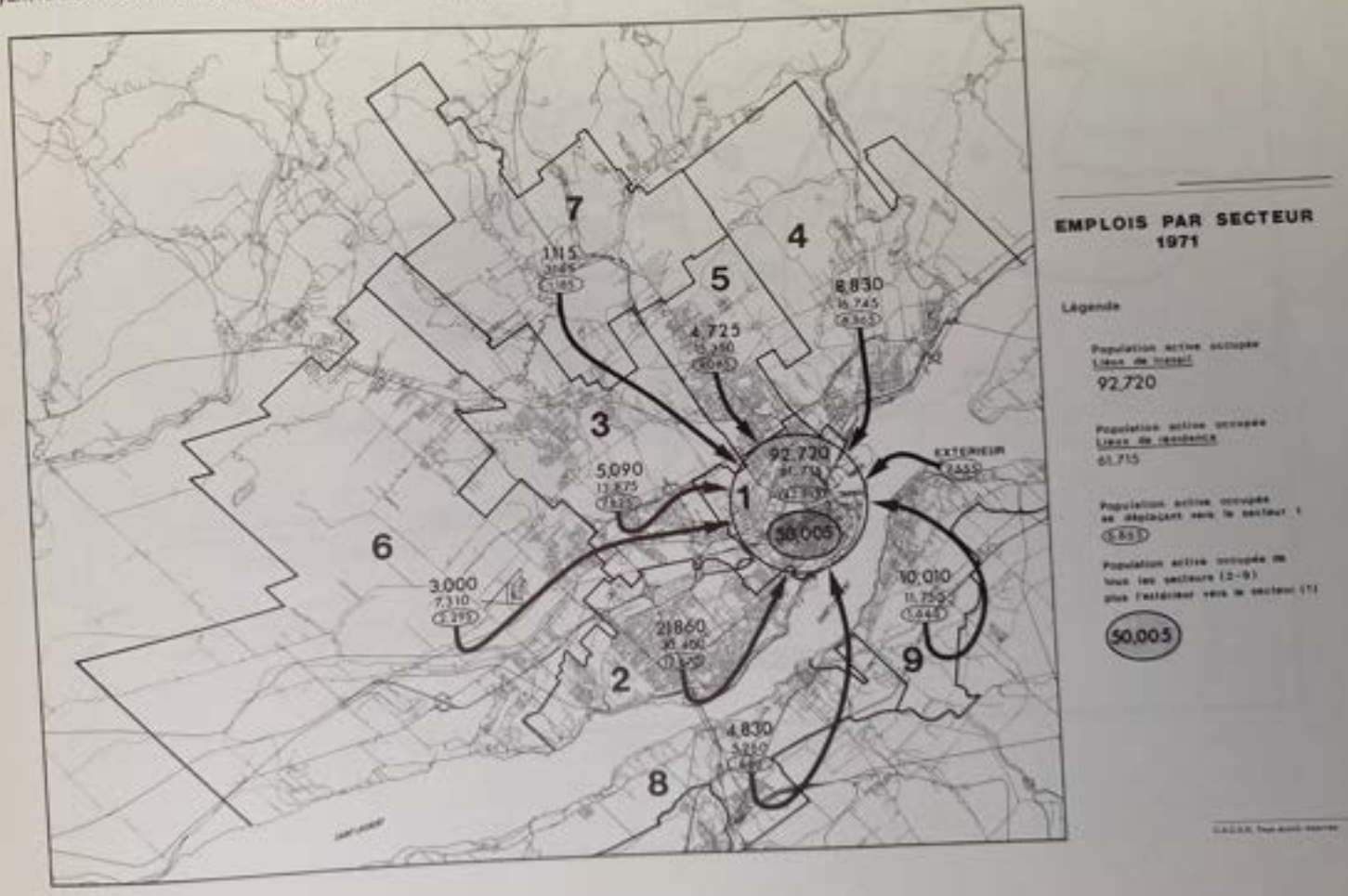
Ce n'est qu'en effectuant une autre enquête origine-destination qu'on pourra vérifier si les prévisions pour 1987 étaient justes.

Les données du recensement de 1971 sur la population active occupée par secteurs d'étude nous donnent une indication du nombre de déplacements quotidiens ayant le travail comme motif. Nous reproduisons la représentation graphique de ces résultats tirée de l'annexe technique sur les « espaces industriels » du Schéma d'aménagement de la C.U.Q.

Ainsi, le secteur 1 couvrant les anciennes limites de Québec et la ville de Vanier comptait 92,720 emplois en 1971. De ce nombre, 42,715 étaient occupés par des résidents de la même zone, 50,005 venaient de gens habitant les zones périphériques et finalement, 19,000 personnes se déplaçaient vers les zones extérieures pour leur travail.

Des 50,000 personnes se déplaçant quotidiennement vers le secteur 1, 30% venaient de l'ouest (Ste-Foy / Cap-Rouge / Rive-Sud), 21% du nord (Charlesbourg), 14% de l'est (Beauport) et 20% du nord-ouest. Un autre 15% venait de l'extérieur de la région métropolitaine de Québec.

Ces pourcentages sont similaires à ceux obtenus par l'enquête lieu de résidence-lieu de travail des employés de la fonction publique provinciale effectuée au printemps 1975 par les services de Planification



EMPLOIS PAR SECTEUR 1971

Légende

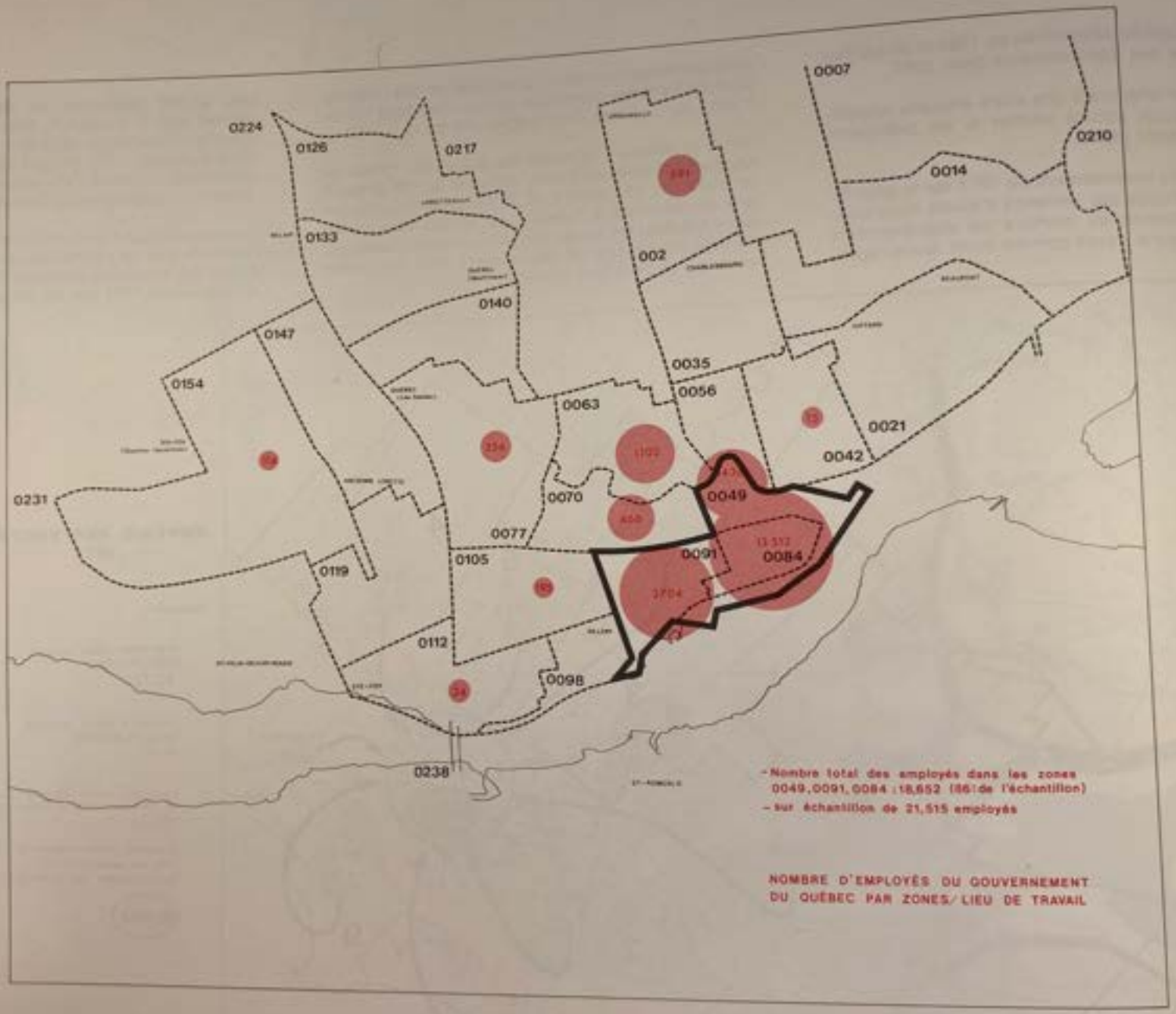
Population active occupée
Lieu de travail
92,720

Population active occupée
Lieu de résidence
61,715

Population active occupée se déplaçant vers le secteur 1

Population active occupée de tous les secteurs (2-9) plus l'extérieur vers le secteur (1)

50,005


0007
0224
0126
0217
0210
0014
0133
002
0140
0147
0035
0154
0063
0056
0021
0042
0231
0070
0049
0077
0091
0084
0105
0119
0112
0098
0238
- Nombre total des employés dans les zones 0049, 0091, 0084 : 18,652 (86% de l'échantillon)
- sur échantillon de 21,515 employés
NOMBRE D'EMPLOYÉS DU GOUVERNEMENT DU QUÉBEC PAR ZONES/ LIEU DE TRAVAIL

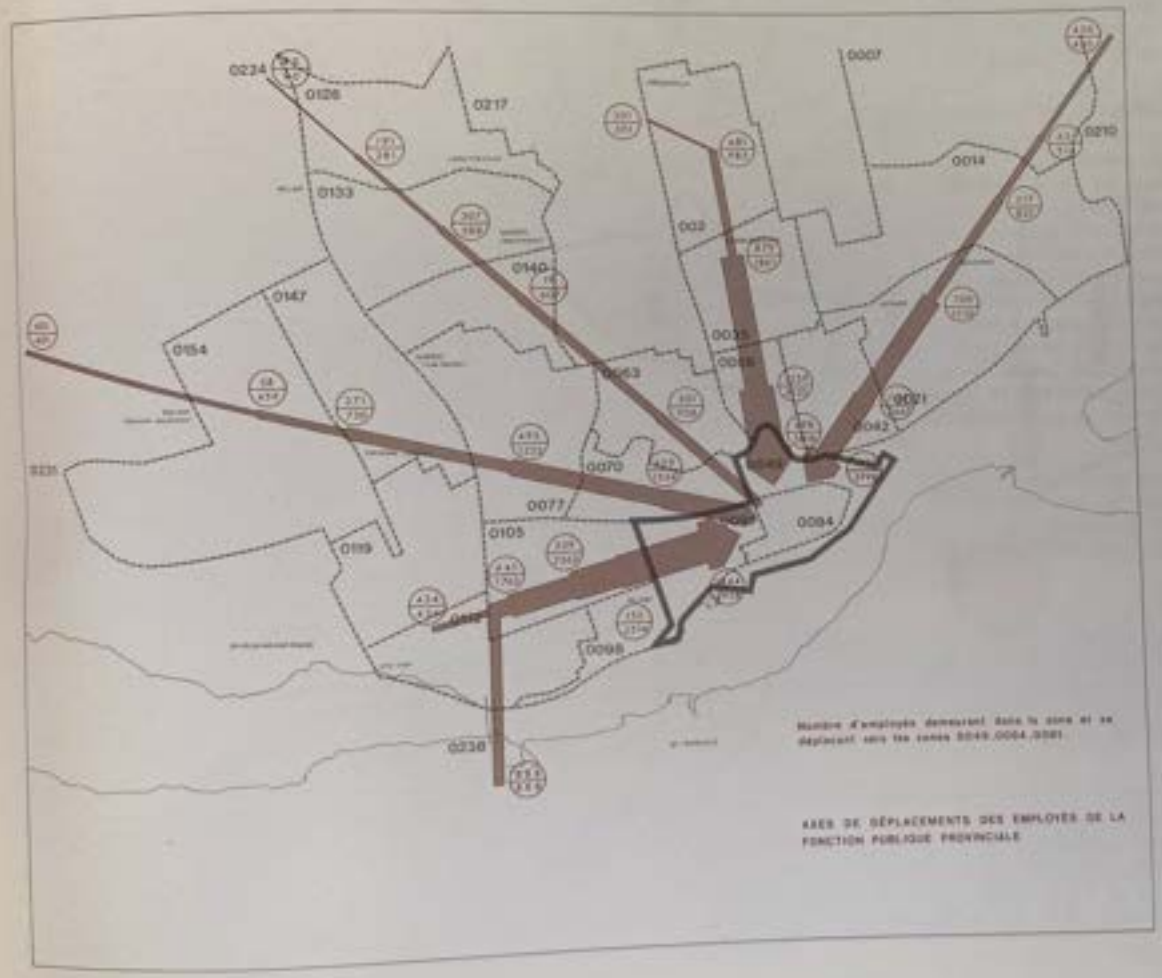
du Ministère des Travaux Publics et des Approvisionnements.
Ainsi, sur un échantillon de 21,515 personnes, 18,652 travaillent au centre de la région dans les secteurs 0049, 0084 et 0091. Des 14,411 personnes habitant à l'extérieur de ces trois zones et travaillant dans celles-ci, 27.8% viennent de l'ouest (Ste-Foy/Cap-Rouge et Rive-Sud), 26.8% viennent du nord (Charlesbourg-Orsainville), 18.7% de l'est (Beauport) et 17.2% du nord-ouest (Ste-Foy-Quartier Laurentien et les Saules).

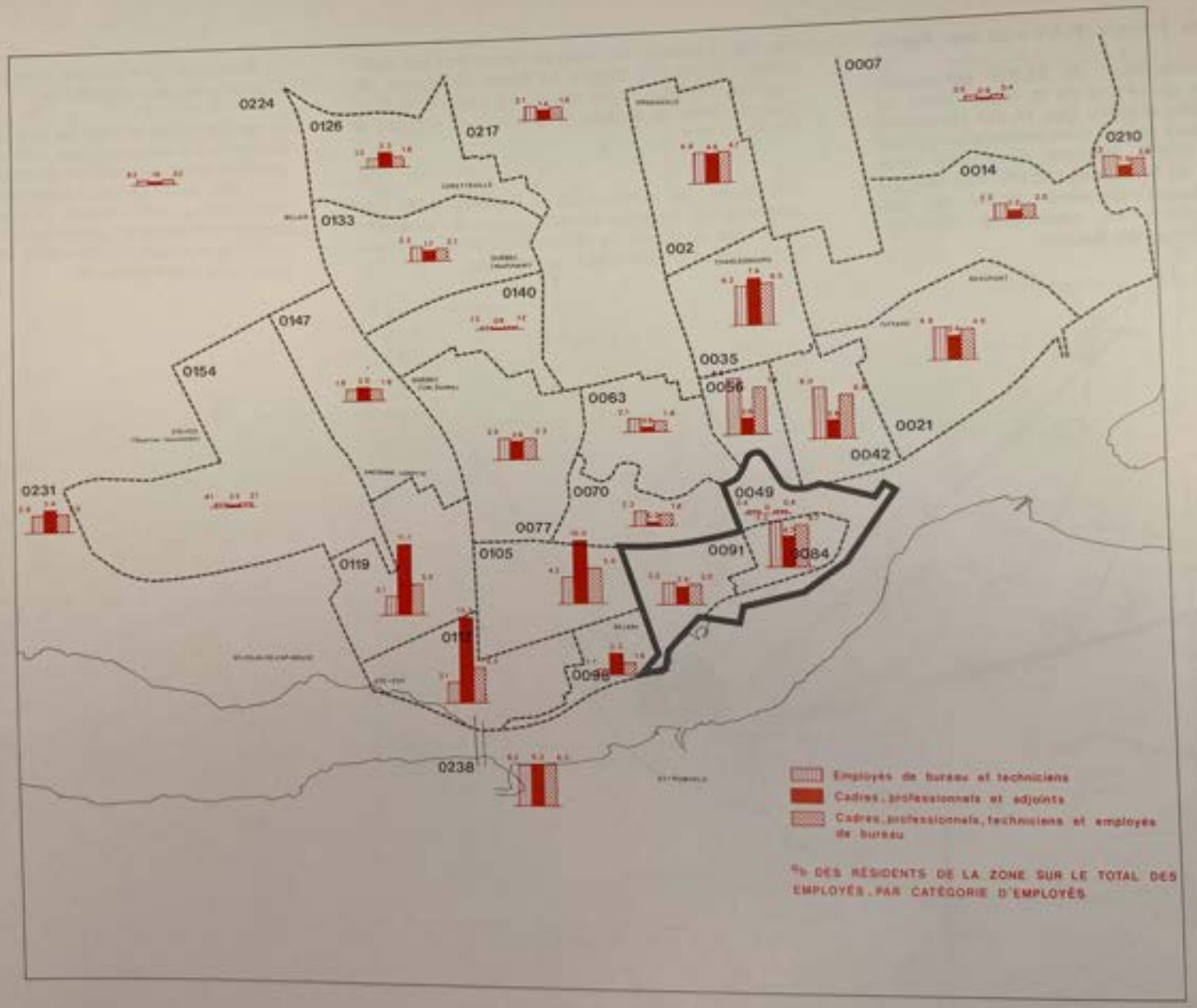
De plus, la division des lieux de résidences par catégories d'employés illustre de façon claire que les « cadres, professionnels et adjoints » demeurent en majorité vers le plateau à Ste-Foy et un peu à Charlesbourg.

Par contre, les concentrations les plus fortes des employés de bureaux et techniciens se retrouvent dans l'axe nord près du centre-ville soit les quartiers Montcalm et Limoilou et Charlesbourg.

La Rive-Sud, pour sa part, loge le même pourcentage de ces deux catégories.

Si cette division du lieu de résidence de ces deux catégories d'employés est une représentation du comportement général des employés du centre-ville, il est clair qu'on devra en tenir compte lors de l'établissement d'une politique de localisation des employés de la fonction publique provinciale, des politiques de localisation d'emplois en général et des politiques des transports.




0224
0126
0217
0007
0210
0014
0133
002
0140
0147
0154
0035
0056
0063
0021
0042
0231
0070
0049
0077
0105
0091
0084
0119
0098
0238
Employés de bureau et techniciens
Cadres, professionnels et adjoints
Cadres, professionnels, techniciens et employés de bureau
% DES RÉSIDENTS DE LA ZONE SUR LE TOTAL DES EMPLOYÉS, PAR CATÉGORIE D'EMPLOYÉS

3.3 La circulation au centre-ville

Les inventaires de la circulation routière au centre-ville de Québec touchent les points suivants: le débit, les accidents, les indicateurs de ralentissement, la capacité du centre-ville, les prévisions pour 1987 et enfin, de façon plus particulière, les conditions de la circulation dans le Vieux-Québec.

3.3.1 Le débit

Sur la base d'une première carte fournie par le Service de la circulation routière de la Ville de Québec et représentant le débit quotidien des véhicules sur les principaux axes routiers du centre-ville, des comptages ont été effectués afin de compléter ces données. Plusieurs chiffres dataient déjà de quelques années alors qu'à certains autres endroits, ils manquaient tout simplement. Il est à remarquer que ce service couvre un territoire beaucoup plus vaste que le centre-ville, et que ce n'est que depuis quelques années qu'il possède les outils indispensables pour obtenir ces données. Notre vérification, à cause du temps limité dont nous disposions, s'est effectuée sur les deux lignes écrans utilisées par la Commission de Transports en 1972 pour son « enquête cordon » sur l'achalandage des transports en commun (voir carte pour la localisation de ces points). Ainsi, la première ligne écran a encerclé le centre-ville lui-même dans l'axe de la rue de Salaberry, du boulevard Langelier et de la rivière St-Charles; la deuxième ligne a, pour sa part, encerclé le Vieux-Québec lui-même.

Les comptages, effectués sur plusieurs jours, ont confirmé en général les estimations des volumes de trafic du Service de la circulation routière. La seule différence marquée provient de la surestimation du débit du Pont Samson, évalué à 38,000 véhicules par jour alors qu'il est en réalité d'environ 28,000 véhicules pour la même période. D'autre part, les vérifications ayant été faites sur des lignes écrans à la périphérie du centre-ville et du Vieux-Québec, nous ne pouvons affirmer avec certitude que le volume de trafic alloué à chaque axe à l'intérieur de ces secteurs est rigoureux. Cependant, tout porte à croire que l'ordre de grandeur présenté illustre de façon satisfaisante la réalité.

La représentation graphique de ces débits permet de saisir de façon globale la dynamique de cet événement quotidien. Cette représentation quantitative différencie déjà les axes importants des axes secondaires. Cependant, elle ne donne aucune indication qualitative de la circulation sur ces mêmes axes.

Les relevés par photos aériennes effectués aux heures de pointe du matin et du soir permettent une certaine interprétation de ces données. Ainsi, dans la basse-ville les axes importants de pénétration nord-sud sont effectivement Dorchester, de la Couronne et le pont Samson. Cependant, les axes est-ouest de Charest et Prince-Edouard ne montrent pas une telle intensité de circulation. Ainsi, ils semblent indiquer que Charest est sous-utilisé aux heures de pointe.

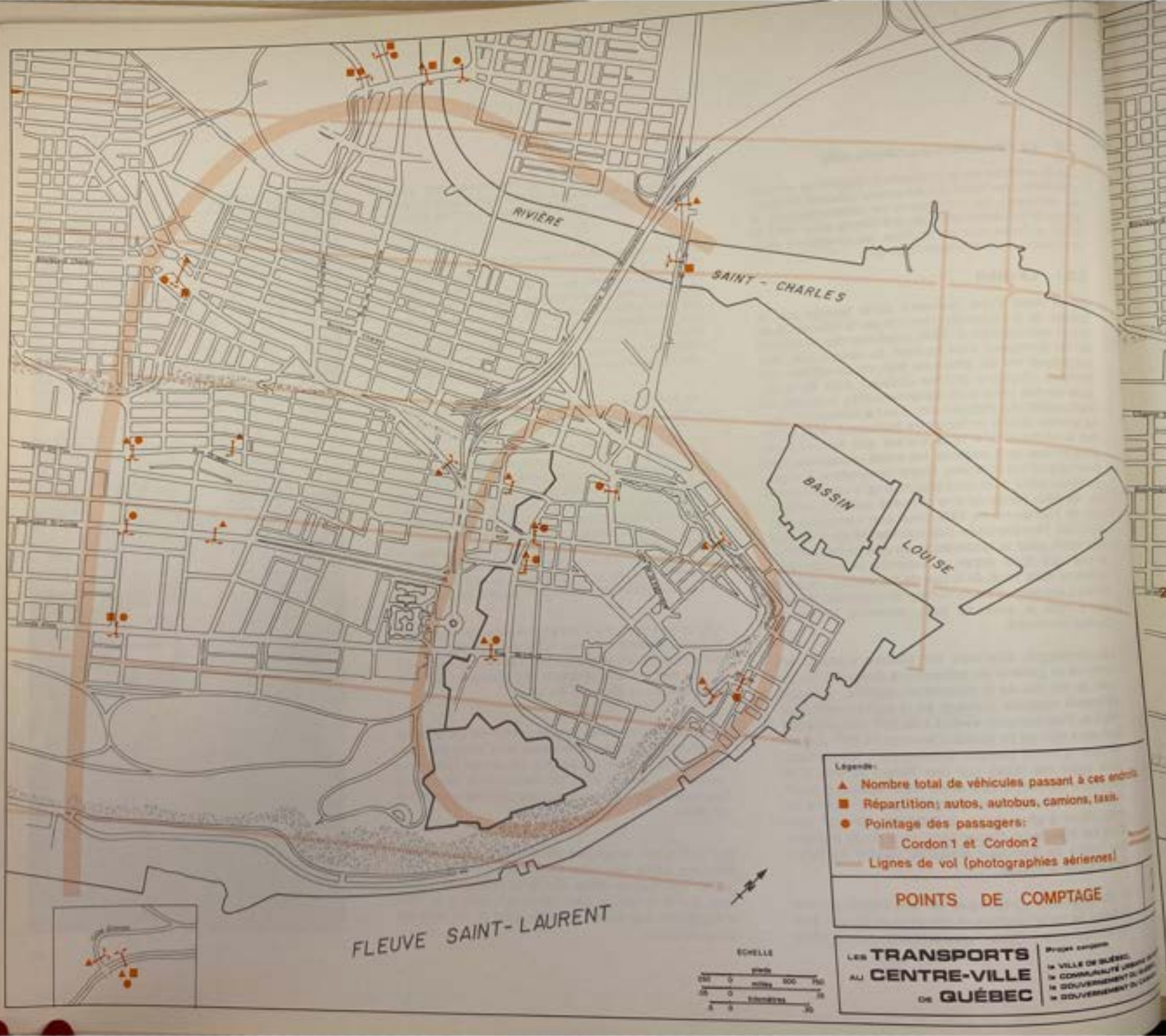
Les écarts peuvent être interprétés de deux façons différentes: la première mettant en doute la représentativité des photos aériennes utilisées, la deuxième indiquant que si le volume est tel que mentionné, le volume de trafic important se localise en dehors des heures de pointe. Le relevé photographique ayant été effectué par une journée normale de semaine au mois de juin, avant la période des vacances d'été et chaque point du centre-ville ayant été couvert au moins à trois reprises à cinq ou six minutes d'intervalle, on peut prendre pour acquis qu'on approche la réalité. On peut donc supposer qu'effectivement, si le volume est tel que mentionné, il se concentre en dehors des heures de pointe.

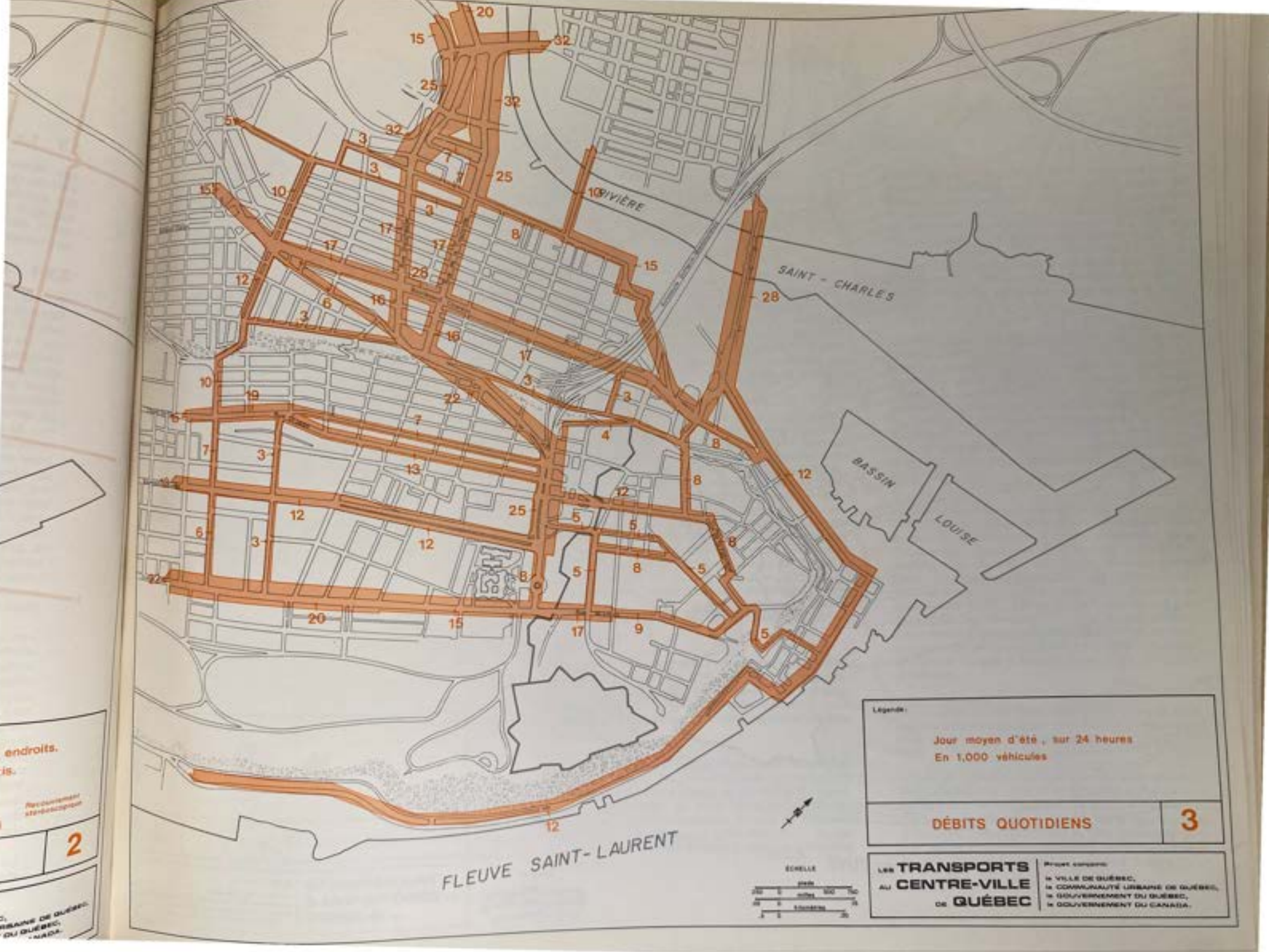
Les différences entre les estimations de volume sur Prince-Edouard et les volumes sur les photos aériennes sont très marquées. Il se peut que ce soit à cause des travaux effectués à ce moment dans les environs de la Gare du Palais.

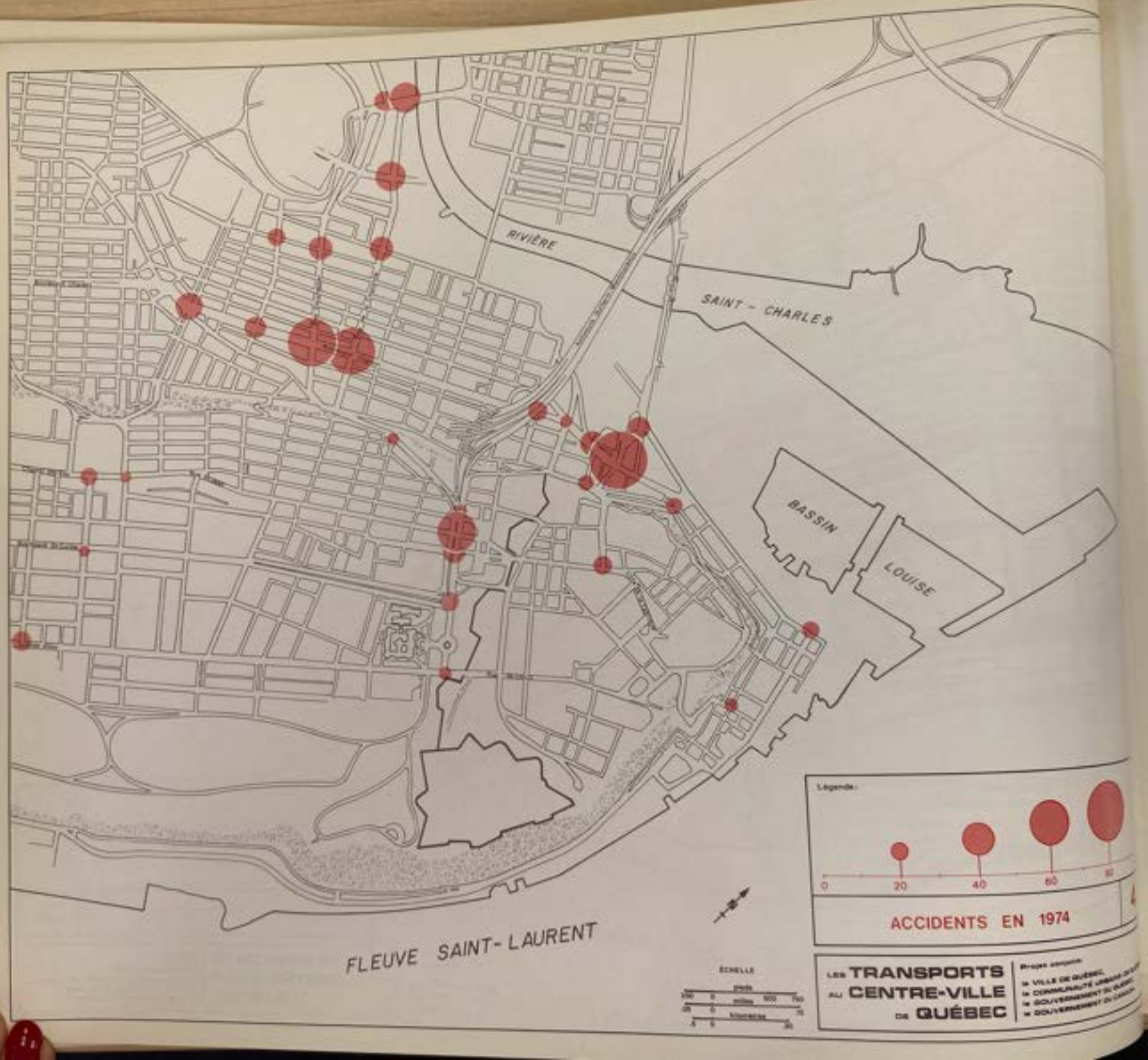
La côte d'Abraham se trouve confirmée dans sa vocation de lien haute-ville-basse-ville, aussi bien par les relevés que par les photos aériennes. Les autres remontées, soit la côte du Palais et la côte de la Montagne, sont bien moins importantes en termes de débit.

Sur la Colline, le volume se distribue assez équitablement entre les trois axes de pénétration est-ouest, soit Grande-Allée, St-Cyrille et St-Jean. L'avenue Dufferin fait le lien nord-sud reliant la côte d'Abraham, ces trois axes est-ouest et les axes du Vieux-Québec.




RIVIÈRE
SAINT - CHARLES
BASSIN
LOUISE
FLEUVE SAINT- LAURENT
Légende:
Nombre total de véhicules passant à ces endroits
Répartition; autos, autobus, camions, taxis.
Pointage des passagers:
Cordon 1 et Cordon 2
Lignes de vol (photographies aériennes)
POINTS DE COMPTAGE
ÉCHELLE
LES TRANSPORTS AU CENTRE-VILLE DE QUÉBEC


RIVIÈRE
SAINT - CHARLES
BASSIN
LOUISE
FLEUVE SAINT- LAURENT
Légende :
Jour moyen d'été, sur 24 heures
En 1,000 véhicules
DÉBITS QUOTIDIENS
3
LES TRANSPORTS AU CENTRE-VILLE DE QUÉBEC
Projet conjoint
la VILLE DE QUÉBEC,
la COMMUNAUTÉ URBAINE DE QUÉBEC,
le GOUVERNEMENT DU QUÉBEC,
le GOUVERNEMENT DU CANADA.
ÉCHELLE
2


RIVIÈRE
SAINT - CHARLES
BASSIN
LOUISE
FLEUVE SAINT-LAURENT
Légende :
0
20
40
60
80
ACCIDENTS EN 1974
ÉCHELLE
LES TRANSPORTS AU CENTRE-VILLE DE QUÉBEC

Le couple St-Paul / St-André et le boulevard Champlain complètent le réseau des voies importantes dans le Vieux-Port.

Des résultats plus détaillés sont présentés en annexe.

3.3.2 Les accidents

En collaboration avec le Service de Police, le Service de la circulation routière utilise les données relatives aux accidents afin d'identifier les intersections ou tronçons de rues où des améliorations devraient être apportées afin d'offrir une plus grande sécurité aux Québécois. Les données, représentées sur la carte identifient les points majeurs d'accidents en 1974. Depuis ce temps, des améliorations à court terme ont été apportées à certains de ces points (sous forme d'agent de circulation par exemple). À long terme, cependant, des solutions permanentes doivent être apportées.

Ainsi, les environs de la Gare du Palais ont le triste record du plus grand nombre d'accidents en 1974 avec 85. L'ouverture de l'autoroute Dufferin-Montmorency réduisant le trafic sur ces axes, alliée à des changements dans le réseau routier de ce secteur, apporteront une baisse souhaitable du nombre d'accidents.

Dans St-Roch, les carrefours ayant le plus grand nombre d'accidents se situent sur les axes de circulation importante. Ainsi, Charest et Dorchester et Charest et de la Couronne ont été le théâtre d'un nombre élevé d'accidents en 1974 soit 75 et 74 respectivement. D'autre part, dans l'axe de la rue de la Couronne, les intersections Prince-Edouard (34), Gignac (45) et de la Croix-Rouge (42) sont aussi identifiées comme importantes. Sur Charest, les intersections Caron (32) et Langelier (38) ont également à déplorer la même réputation.

Sur la Colline, l'avenue Dufferin déplore la plus grande partie des accidents. L'intersection de St-Jean vient en tête avec 57, suivie par ordre d'importance numérique des intersections St-Joachim, d'Aiguillon, St-Cyrille et Grande-Allée avec respectivement 32, 26, 18 et 19 accidents.

3.3.3 Les indicateurs de ralentissement

Sur la base des photos aériennes prises aux heures de pointe du matin et du soir, on a pu évaluer les indicateurs suivants: les vitesses moyennes et la congestion aux intersections.

— Les vitesses moyennes

Le relevé photographique utilisant du film en couleur permet l'identification facile des véhicules. Ainsi, les photos prises à quelques secondes d'intervalles et couvrant 60% de la photo précédente permettent de calculer la vitesse d'un véhicule donné. La moyenne des vitesses d'un grand nombre de véhicules sur un tronçon de route donne une idée de la vitesse normale.

Certaines restrictions doivent cependant être apportées. Ces vitesses moyennes ne sont significatives que comparées l'une à l'autre parce qu'elles ne donnent que la vitesse des véhicules en mouvement. Ainsi, même si sur Dorchester la vitesse a été calculée sur une distance couvrant plusieurs feux rouges, le temps d'attente à un feu rouge s'additionne normalement au temps de parcours. Sur certains tronçons ayant plusieurs feux de circulation, les vitesses seraient donc surévaluées. Par contre, sur des tronçons sans feux de circulation, tel que le boulevard Champlain, la vitesse moyenne a de très bonnes chances de représenter la réalité. Comme de toutes façons, l'emploi des feux de circulation est généralisée au centre-ville de Québec, seul le boulevard Champlain devrait être interprété différemment.

L'utilisation de cet indicateur n'a d'autre but que d'indiquer les tronçons où la vitesse semble anormalement basse ou haute par rapport aux tronçons environnants. A la suite de cette indication, une étude plus approfondie permettra de poser un véritable diagnostic.

Généralement le matin, le trafic sur tous les axes se dirigeant vers les centres d'emplois du centre-ville est assez lent, soit entre 10 et 20 milles à l'heure. Ainsi, Dorchester, le Pont Samson et la rue Henderson, la côte d'Abraham, la côte du Palais, la côte de la Montagne, la côte Salaberry, la rue Salaberry, l'avenue Dufferin sont tous dans la même catégorie.

Cependant, il est surprenant de constater que la circulation sur les trois axes venant de Ste-Foy sur la Colline est plus rapide à l'est de Salaberry. Le boulevard Charest est pour sa part exceptionnel. (Devant les moyennes très élevées sur Charest, une vérification fut effectuée et les résultats confirmèrent les données précédentes). D'autre part, il était à prévoir que les vitesses moyennes sur le boulevard Champlain seraient aussi élevées, prenant en considération le caractère quasi-autoroutier de cette voie d'accès.

Le relevé ayant été effectué en juin, les voies réservées pour autobus sur Dorchester, de la Couronne et la côte d'Abraham n'étaient pas encore en vigueur. Il est à prévoir que les vitesses seraient différentes maintenant. Sur la côte d'Abraham, il semble bien d'après les premières évaluations que les travaux d'élargissement effectués pour ces voies réservées, une signalisation plus précise et le maintien de deux voies réservées aux automobiles dans le sens du trafic aient effectivement accéléré le trafic de pointe.

La vitesse relativement lente sur d'Aiguillon peut être due au gabarit réduit de cette voie. Par contre, il est surprenant de constater la lenteur relative sur de la Couronne le matin, alors que le sens du trafic est contraire à la direction normale des véhicules à cette heure. Ceci est peut-être dû à la synchronisation des feux de circulation qui favoriserait, entre autres au niveau de Prince-Edouard, la traversée de la Couronne. Sur l'avenue Dufferin, la vitesse relativement basse à cet endroit peut dépendre ici du nombre élevé de véhicules venant de la côte d'Abraham et devant tourner à gauche pour entrer au Carré d'Youville.

Les vitesses relativement élevées sur les axes de la Colline semblent indiquer que ceux-ci n'ont pas encore atteint le point de saturation.

Le soir, les tronçons dans le sens du trafic où les vitesses se situent entre 10 et 20 milles à l'heure sont les suivants: de la Couronne, la côte d'Abraham, St-Jean, la côte du Palais, la côte de la Montagne et d'Aiguillon. Les vitesses sur la côte Salaberry ainsi que sur le tronçon de Salaberry entre St-Cyrille et St-Jean sont inférieures à 10 milles à l'heure.


RIVIÈRE
SAINT - CHARLES
BASSIN
LOUISE
FLEUVE SAINT-LAURENT
Légende :
0 à 10
11 à 20
21 à 30
(débit : 1/16" pour 100 véhicules)
VITESSES MOYENNES SUR TRONÇONS
Véhicules en mouvement (heure de pointe du matin)
INDICATEURS DE RALENTISSEMENT
ECHELLE
pieds
milles
kilomètres
LES TRANSPORTS AU CENTRE-VILLE DE QUÉBEC
Projet conjoint
la VILLE DE QUÉBEC,
la COMMUNAUTÉ URBAINE DE QUÉBEC,
le GOUVERNEMENT DU QUÉBEC,
le GOUVERNEMENT DU CANADA

Par contre, on circule rapidement sur les axes de la Colline, sur le boulevard Champlain et même sur le pont Samson. Il est assez surprenant de constater aussi que la vitesse moyenne sur l'avenue Dufferin dans le sens du trafic est assez élevée, alors que la vitesse en sens contraire est plus lente.

Au niveau de l'ensemble, on semble circuler plus vite le soir que le matin. Par contre, certaines rues sont toujours lentes soit: d'Aiguillon, la côte du Palais et la côte de la Montagne, de la Fabrique et le couple Salaberry et Turnbull.

— La congestion des carrefours

Le deuxième indicateur de ralentissement calculé grâce aux photos aériennes doit lui aussi être interprété comme une mesure comparative entre les intersections et ne devrait servir qu'à identifier les intersections où une étude approfondie devrait être effectuée.

On a calculé le nombre maximal de véhicules à un instant d'attente à une intersection; or, chaque intersection ayant été photographiée à plusieurs reprises aux heures de pointe, il est fort possible que la photo illustrant le plus grand nombre de véhicules indique le niveau de congestion de l'intersection.

Le nombre absolu de véhicules, bien qu'intéressant, ne donne quand même pas une idée juste de la congestion. On a donc divisé ce nombre par celui des voies que comptait l'intersection.

L'exemple suivant illustrera beaucoup mieux que toute explication théorique ce cheminement. Supposons qu'il y a 32 véhicules attendant à l'intersection de Charest. La rue de la Couronne comptant quatre voies à cet endroit, il y a effectivement quatre files d'attente de huit véhicules, alors qu'à la côte des Glacis ne comptant qu'une voie, il y a une file d'attente de 32 véhicules. Le temps nécessaire à l'écoulement de ces véhicules sera donc beaucoup plus grand dans le deuxième cas que le premier.

Il faut apporter une autre nuance à l'interprétation de ces résultats: celle de carrefours dotés de feux de circulation. Ainsi, pour deux intersections ayant le même nombre de véhicules en attente, celle sans feux de circulation occasionnera généralement plus de retard que celle où les feux de circulation permettent à un moment donné la circulation d'un très grand nombre de véhicules à la fois. Nous avons donc différencié les intersections afin de pouvoir les comparer avec celles ayant les mêmes caractéristiques.

Le matin

Le « pattern » créé par la représentation des carrefours les plus congestionnés coincide précisément avec les axes de pénétration du trafic au centre-ville. On retrouve ainsi des agglomérats de carrefours congestionnés dans l'axe de la Côte du Palais, de la rue Dorchester, de la côte d'Abraham, de l'avenue Dufferin et de la prolongation des côtes Salaberry et de l'Aqueduc sur la Colline. A l'encontre de la forte densité de la congestion sur ces axes, la pénétration des trois axes de Ste-Foy sur la Colline crée une congestion beaucoup plus éparpillée et diffuse; cette diffusion étant peut être celle des véhicules arrivés à leur destination ou cherchant à fuir la congestion des rues principales par des rues secondaires.

On retrouve dans l'axe de la Côte du Palais et de la rue Henderson, une des plus forte concentration d'intersections congestionnées. Trois de celles-ci n'avaient pas de feux de circulation lorsque le relevé a été effectué. Depuis lors, des changements au réseau routier à cet endroit ont peut être amélioré la situation sur les rues St-Paul et Charest. Il est à remarquer que ce sont ces mêmes intersections qui détenaient le triste record du nombre d'accidents en 1974.

On dénote un grand nombre d'intersections où on a relevé des véhicules en attente sur la rue Dorchester. Cependant, le nombre de véhicules étant très bas, moins de cinq par file d'attente, on ne peut parler de congestion mais plutôt de circulation normale. Les seuls points élevés sont sur le boulevard Laurentien au Pont Drouin et sur Dorchester à l'intersection de Prince-Edouard. Dans le premier cas, deux axes de pénétration importants se rencontrent et doivent se fusionner en un seul, ceci occasionnant une certaine attente. Dans le deuxième cas, il semble bien que ce soit le début de la série des feux synchronisés sur la rue Dorchester qui force les véhicules à une attente qui semble anormale.

La côte d'Abraham, à cause de sa vocation de lien principal haute-ville-basse-ville, subit une congestion en trois points: au bas, à la rue de la Couronne, au centre aux feux de circulation et enfin à l'arrivée sur l'avenue Dufferin. Des changements dans la signalisation et la géométrie des voies ont été apportés depuis le relevé aérien. Une étude plus poussée permettra de qualifier plus précisément ce tronçon très important.

La congestion des carrefours sur l'avenue Dufferin, bien qu'assez importante, était à prévoir. Ainsi les trois arrivées sur cette avenue font connaître un temps d'attente relativement long aux véhicules qui les empruntent. Outre l'arrivée de la côte d'Abraham que nous avons touchée précédemment, la rue St-Jean et la Côte des Glacis amènent des temps d'attente proportionnels à leur débit.

En dehors de ces grandes concentrations, on retrouve quelques intersections isolées connaissant une certaine congestion. L'intensité de la congestion à ces points est cependant minime comparée à celle des grands axes.





Légende :

0 à 10 | 11 à 20 | 21 à 30 | 31 +

(débit : 1/16" pour 100 véhicules)

VITESSES MOYENNES SUR TRONÇONS

Véhicules en mouvement (heure de pointe du soir)

INDICATEURS DE RALENTISSEMENT

6

ÉCHELLE

pieds 0 500 1000 1500

milles 0 ½ 1

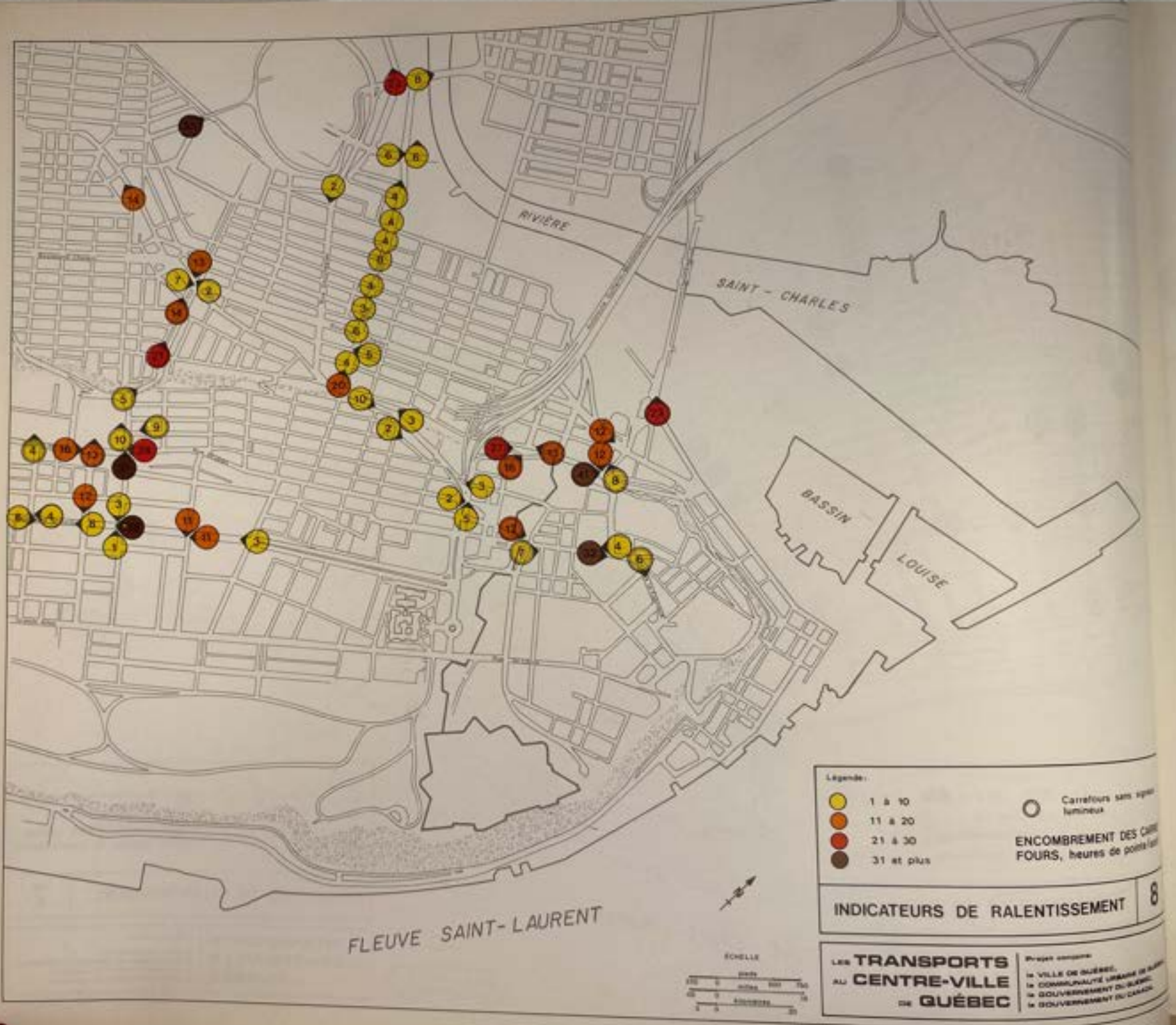
kilomètres 0 1 2

LES TRANSPORTS AU CENTRE-VILLE DE QUÉBEC

Projet conjoint :

- la VILLE DE QUÉBEC,
- la COMMUNAUTÉ URBAINE DE QUÉBEC,
- le GOUVERNEMENT DU QUÉBEC,
- le GOUVERNEMENT DU CANADA.


RIVIÈRE
SAINT - CHARLES
BASSIN
LOUISE
FLEUVE SAINT-LAURENT
Legende:
1 à 10
11 à 20
21 à 30
31 et plus
Carrefours sans signaux lumineux
ENCOMBREMENT DES CARREFOURS, heures de pointe (matin)
INDICATEURS DE RALENTISSEMENT
7
LES TRANSPORTS AU CENTRE-VILLE DE QUÉBEC


RIVIÈRE
SAINT - CHARLES
BASSIN
LOUISE
FLEUVE SAINT-LAURENT
Légende:
1 à 10
11 à 20
21 à 30
31 et plus
Carrefours sans signal lumineux
ENCOMBREMENT DES CARR
FOURS, heures de pointe
INDICATEURS DE RALENTISSEMENT
8
LES TRANSPORTS AU CENTRE-VILLE DE QUÉBEC
Projet conjoint:
la VILLE DE QUÉBEC,
la COMMUNAUTÉ URBAINE DE QUÉ
le GOUVERNEMENT DU QUÉBEC,
le GOUVERNEMENT DU CANADA

Le soir

Le « pattern » de la congestion des carrefours, le soir, est quelque peu différent de celui du matin. On retrouve cependant les mêmes grandes concentrations. Ainsi, l'axe de la rue de la Couronne, l'équivalent de Dorchester le matin, subit une congestion qu'on pourrait qualifier de normale. La synchronisation des feux de circulation sur cet axe semble bien fonctionner. Il reste encore deux points critiques, l'un au passage de la côte d'Abraham sur la rue de la Couronne et l'autre au début du boulevard Laurentien.

La congestion de la circulation se dirigeant du Carré d'Youville vers le Pont Samson est remarquable. Ainsi les deux axes praticables, soit St-Jean-du-Palais et la côte des Glacis sont sursaturés. Il semble y avoir un temps d'attente énorme, surtout que beaucoup d'intersections achalandées dans ces parages n'ont pas de feux de circulation. L'ouverture de l'autoroute Dufferin-Montmorency va sans doute décongestionner ce secteur.

Le troisième agglomérat de concentration se retrouve dans l'axe des côtes Salaberry et de l'Aqueduc sur la Colline. La congestion est plus frappante aux intersections de St-Cyrille et St-Jean avec Salaberry. Les directions des véhicules en attente semblent indiquer que toute cette congestion vient du désir des automobilistes de se rendre de la haute-ville à la basse-ville en coupant deux axes de transit est-ouest.

À l'encontre du matin, où aucune congestion n'est apparente, le boulevard Langelier le soir semble très congestionné. L'intersection de ce boulevard avec le boulevard Charest bien qu'achalandée, ne semble pas critique.

Il n'y a vraiment que deux points de congestion en dehors des grandes concentrations qui soient de quelque importance le soir. Ainsi, à l'entrée du pont Parent sur l'avenue du même nom, on dénombre 35 véhicules en attente. L'autre point important de congestion se situe sur St-Vallier au coin des Oblats.

3.3.4 La capacité du centre-ville

Afin d'avoir une vue d'ensemble de la situation de la circulation au centre-ville, un calcul de la capacité des axes d'entrée et de sortie a été effectué afin de connaître la capacité offerte par ce secteur.

Ainsi en une heure le soir, il a été établi que sur une ligne entourant le centre-ville, les voies d'accès pouvaient permettre le passage de 11,800 véhicules vers l'extérieur et de 11,300 vers l'intérieur.

Ces nombres se divisent en trois secteurs suivant les trois grands axes de pénétration au centre-ville. Ainsi, l'axe nord couvre toute la partie du Parc Victoria au fleuve, incluant l'autoroute Dufferin-Montmorency qui a été considérée ouverte avec son raccord sur la Colline. Ce secteur permet un débit de 7,200 et 6,700 véhicules vers l'extérieur et l'intérieur.

Le secteur nord-ouest se résume au boulevard Charest près de St-Vallier et Langelier. La capacité évaluée à cet endroit n'est que de 1,000 véhicules dans les deux sens, malgré le nombre de voies, à cause de la géométrie complexe de cette intersection.

Le dernier secteur, vers l'ouest, inclut toutes les entrées et sorties entre la falaise nord et le fleuve. Sa capacité est de 3,600 véhicules dans les deux sens.

Les prévisions pour 1987

La croissance du centre-ville de Québec en terme d'emplois et de population résidente prévue par l'équipe de cette étude coïncide de façon assez juste avec les prévisions du « Plan de Circulation et de Transport du Québec métropolitain » effectuées en 1966-1968.

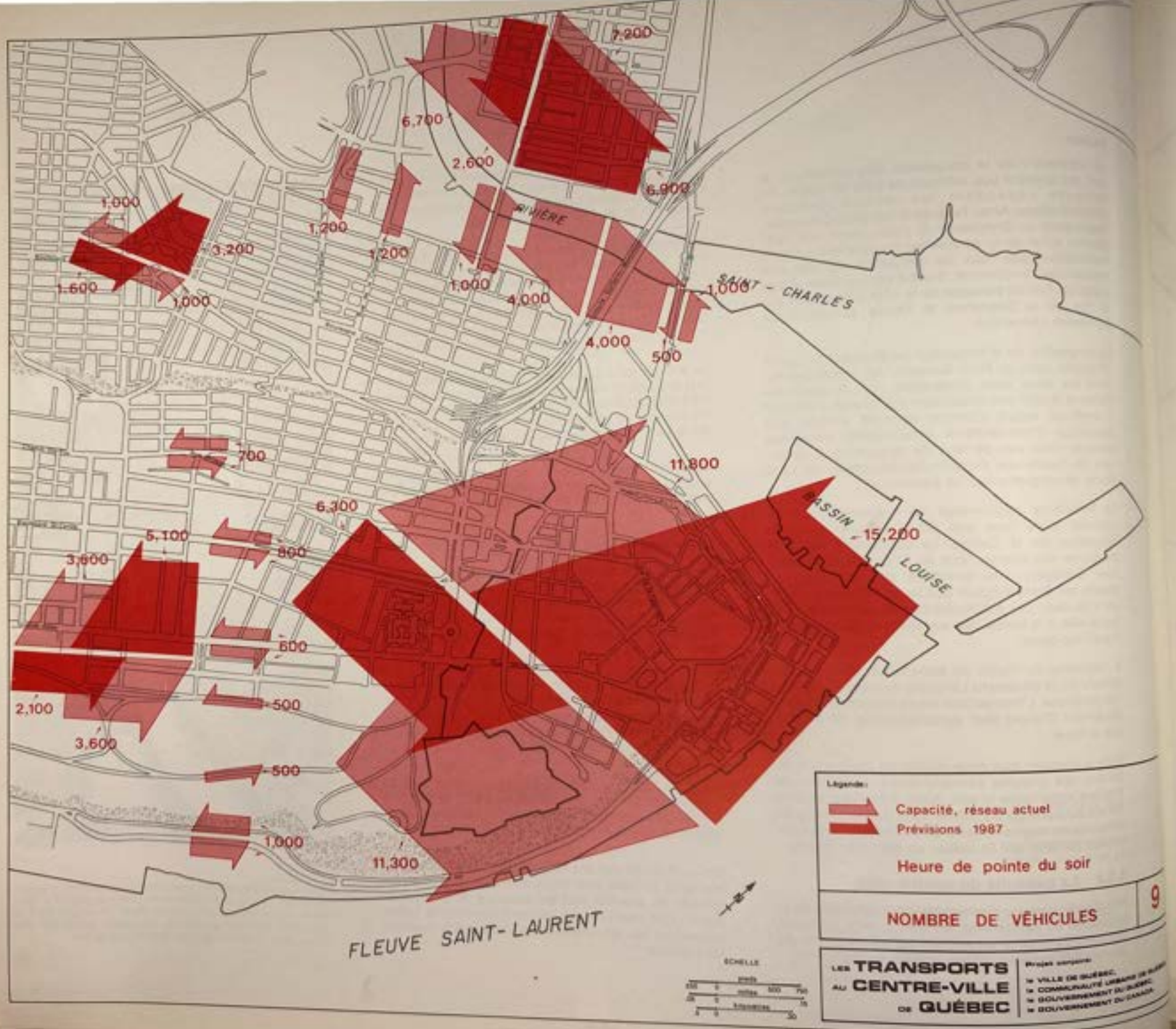
Grâce à la collaboration des auteurs de cette étude, nous avons pu nous servir de leur simulation de génération des déplacements des véhicules du centre-ville vers l'extérieur pour avoir une idée assez juste de la situation en 1987.[1]

Ainsi, au total, il y aura 15,200 véhicules sortant du centre-ville à l'heure de pointe en 1987; ce nombre se répartissant ainsi sur les trois secteurs: nord, 6,900, nord-ouest, 3,200 et ouest, 5,100 véhicules.

Un coup d'oeil sur ces chiffres de débit prévu et de capacité, montre que toute intervention devra privilégier en premier lieu les secteurs nord-ouest et ouest. Ces interventions devront prendre la forme d'amélioration au réseau routier ou des transports en commun.



[1] Il est à remarquer que ces prévisions sont basées sur une augmentation de 25% de la mobilité des gens par rapport à 1966. Cette augmentation étant due à un niveau de vie plus élevé et par conséquent par un taux de possession automobile plus élevé. Nous traiterons de cette hypothèse plus loin.


7,200
6,700
2,600
6,900
1,000
1,200
1,200
3,200
1,600
1,000
1,000
4,000
4,000
1,000
500
RIVIÈRE
SAINT - CHARLES
700
11,800
6,300
5,100
800
3,600
BASSIN LOUISE
15,200
600
2,100
500
3,600
500
1,000
11,300
FLEUVE SAINT-LAURENT
Légende:
Capacité, réseau actuel
Prévisions 1987
Heure de pointe du soir
NOMBRE DE VÉHICULES
9
LES TRANSPORTS AU CENTRE-VILLE DE QUÉBEC
Projet conjoint
la VILLE DE QUÉBEC,
la COMMUNAUTÉ URBAINE DE QUÉBEC,
le GOUVERNEMENT DU QUÉBEC,
le GOUVERNEMENT DU CANADA.

3.3.5 Transit dans le Vieux-Québec

Aucune donnée ne nous permettait de savoir avec exactitude l'ampleur du transit dans le Vieux-Québec. Afin de pouvoir proposer des améliorations pertinentes à l'état de la circulation dans ce secteur, un relevé de toutes les voitures entrant et sortant dans un délai d'une demi-heure fut effectué.

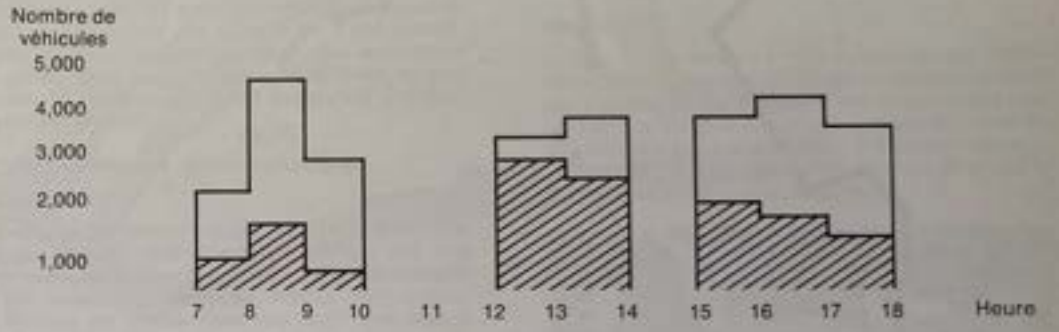
Toutes les voitures ou véhicules furent identifiés par les trois derniers numéros de leurs plaques aux cinq entrées et six sorties. Ces données, traitées par ordinateur, permirent de connaître pour chaque porte et par quinze minutes, le nombre total d'entrées et de sorties ainsi que le nombre de ces véhicules ayant quitté le secteur dans la demi-heure. Les véhicules ayant utilisé la même porte pour entrer et sortir (St-Louis, Côte du Palais, de la Canoterie, de la Montagne) dans la demi-heure n'ont pas été considérés comme du trafic de transit. Nous avons supposé qu'ils sont venus chercher ou laisser quelqu'un ou quelque chose dans le Vieux-Québec.

Le tableau et le graphique suivants résument les données générales:

La proportion du trafic en transit est très importante si nous considérons la taille du secteur étudié, le gabarit des rues et le caractère historique de ce secteur. Ce qui rend la chose encore plus dramatique, c'est le fait que généralement les gens en transit ont tendance à rouler plus vite que ceux ayant le Vieux-Québec comme origine ou destination. Ce fait ajouté aux sens uniques et à la faible dimension des rues créent un danger constant pour les piétons. Il y a aussi contradiction entre la vocation du secteur historique (où la marche est le moyen de locomotion le plus approprié pour les résidents et les nombreux touristes) et la situation de plaque tournante du transit au centre-ville.

Cette contradiction est encore plus évidente dans le cas de la rue St-Jean: le principal axe touristique et de détente du Vieux-Québec. Ainsi, entre le Carré d'Youville et la Côte du Palais, les proportions du trafic en transit sur le trafic total sont les suivantes:

Heure	Nombre total de véhicules entrée & sortie	Nombre de véhicules en transit entrée & sortie	% Transit / Heure	% Transit Am / Midi / PM
7- 8h.	2,302	970	42%	
8- 9h.	4,599	1,568	38%	30%
9-10h.	2,994	418	14%	
12-13h.	3,403	1,776	52%	46.5%
13-14h.	3,691	1,504	41%	
15-16h.	3,563	1,852	52%	
16-17h.	4,068	1,838	45%	45.5%
17-18h.	3,415	1,376	40%	
	28,055	11,302	40.3%	



Les données du relevé effectué le mardi 30 septembre 1975, donnent une image assez juste de la situation du trafic dans le Vieux-Québec.

Heures	%du trafic en transit
7h. à 8h.	47%
8h. à 9h.	28.5%
9h. à 10h.	14%
12h. à 13h.	67%
13h. à 14h.	41.3%
15h. à 16h.	70%
16h. à 17h.	65%
17h. à 18h.	66%

Les moments où l'achalandage des piétons sur St-Jean est à son plus grand, la proportion des véhicules en transit l'est aussi. Le midi, 67% des véhicules circulant sur St-Jean ne font que passer dans le Vieux-Québec. A l'heure de pointe du soir (16h. à 17h.), cette proportion est encore de 65%. Entre 15h. et 16h., elle monte même jusqu'à 70%.

Un questionnaire effectué cet été par un groupe de recherche du département de géographie de l'Université Laval et dont nous faisons état plus loin, indique que les touristes (américains, canadiens et montréalais) perçoivent l'automobile comme une menace physique dans le Vieux-Québec. Les Québécois questionnés, étant peut être habitués à cette situation n'ont pas ressenti cette menace aussi fortement.

De toute façon, il semble bien que la quantité d'automobiles circulant dans le Vieux-Québec est telle que les piétons, résidents et touristes, se sentant menacés, leur intérêt pour ce secteur diminue. La proportion des véhicules effectivement en transit est tellement grande, qu'elle laisse peu de places à ceux dont la destination est le Vieux-Québec. Ceci nuit en définitive aux résidents et aux commerces.


129
315
184
Mc Mahon
Côte du Palais
175
Saint-Jean
222
313
245
Dauphine
81
30
397
Sainte-Famille
D'Auteuil
Sainte-Anne
225
500
207
396
Côte de la Montagne
104
Saint-Louis
164
60
47
155
HEURE DE POINTE DU MATIN
(Approximativement 800 véhicules au pou
VÉHICULES EN TRANSIT
VIEUX - QUÉBEC

3.4 Le stationnement

L'inventaire du stationnement au centre-ville s'est effectué en trois étapes:

1. la mise à jour des relevés des stationnements sur rue du Service de la circulation routière de la ville de Québec;

2. la vérification du nombre de places, des taux et du type d'installation de tous les stationnements majeurs du centre-ville (plus de 60 établissements);

3. le relevé sur photographie aérienne du stationnement hors rue de moindre importance. Ces mêmes photos nous permettent aussi d'avoir une idée assez juste du degré d'achalandage des stationnements sur terrain aux heures de pointe. De plus, on peut, par la même occasion, avoir une bonne image du degré d'utilisation du stationnement sur rue ainsi que du stationnement illégal.

3.4.1 Nombre de places

Malgré l'effort considérable de construction de grands stationnements dans le Vieux-Québec et sur la Colline Parlementaire, le nombre absolu de places au centre-ville n'a augmenté que faiblement depuis 1966. Ainsi, de 19,796 places en 1966, le parc de stationnement est à peine de 20,363 places en 1975. (Voir tableau). L'accroissement sur neuf ans est donc de 576 places, soit en moyenne 63 places par année. Le facteur de croissance depuis 1966 est de 1.03.

— Stationnement sur rue

La baisse la plus importante provient du nombre de places sur rue. Une baisse de 3,076 places depuis 1966 donne une diminution de 56%. C'est évidemment dans la catégorie sans parcomètre de durée illimitée qu'on observe la chute la plus importante, soit 3,598 places en moins dont 2,324 sur la Colline parlementaire. Il ne reste actuellement au centre-ville aucune place de stationnement sur rue dont la durée ne soit pas limitée. Par contre, le nombre de places sans parcomètre mais de durée limitée est passé de 147 à 1,330, soit une augmentation de 1,183 places.

Malgré l'effort de systématisation poursuivi depuis 1966 par le Service de la circulation de la Ville, le nombre de places de stationnement sur rue avec parcomètres a diminué de 661 au total, soit une baisse de 38%.

— Stationnement hors rue

Le nombre de places de stationnement hors rue, soit sur terrain ou dans des garages, a augmenté de 3,643 depuis 1966, ce qui représente une augmentation de 25% par rapport à cette date.

On enregistre cependant une baisse de 2,262 places sur terrain, soit environ 20% par rapport à 1966. Cette baisse s'est accompagnée d'un transfert majeur de places de stationnement privé en stationnement public. De 68% du total de stationnement hors rue sur terrain, le stationnement privé ne représente actuellement que 31%.

Le nombre de places dans des édifices est passé de 3,054 à 8,959, soit une hausse de 5,905 places. L'augmentation la plus importante vient du nombre de places dans des garages publics. Dans ce seul secteur, la hausse fut de 5,393 places, soit une augmentation de 365%.

— Changements par secteurs physiques

Vieux-Québec

Au total, on dénombre 195 places de moins dans ce secteur depuis 1966. Le stationnement sur rue diminue autant pour les places sans parcomètre (-176) qu'avec parcomètres (-143). Par contre, le nombre de places hors rue subit une légère hausse de 124. Cette hausse est due au nombre de places dans des garages privés et publics (hausse de 500 places*) alors que le stationnement sur terrain diminue de 376 unités.

Colline Parlementaire

Ce secteur est le seul au centre-ville où on enregistre une augmentation du nombre total de places. De 6,635, on passe en 1975 à 7,911 places, soit une augmentation de 1,276 places. D'une part, le stationnement sur rue diminue de 1,701 places alors que 2,977 places s'ajoutent au parc de stationnement hors rue. L'augmentation la plus importante provient du nombre de places dans des garages publics, soit l'addition de 4,481 places depuis 1966. Le nombre de places sur terrain diminue de 1,526 unités pendant cette même période.

* Il est à remarquer que le stationnement d'Youville n'est pas considéré comme étant dans le Vieux-Québec mais plutôt sur la Colline parlementaire.

St-Roch

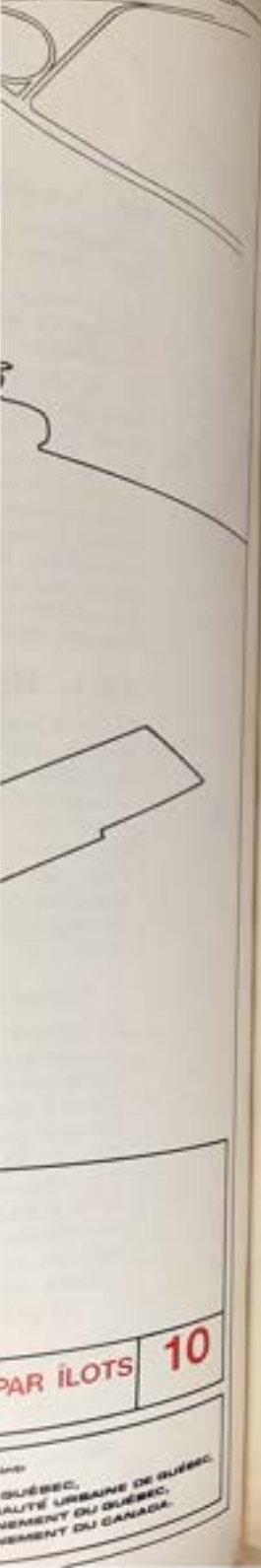
On retrouve les mêmes tendances dans ce secteur que dans les deux précédents: une baisse marquée du nombre de places sur rue (851) et une hausse importante du nombre de places hors rue (721): au total cependant, le bilan est négatif puisqu'on dénombre 130 places de moins en 1975 qu'en 1966. Encore une fois, on assiste à un transfert du nombre de places privées sur terrain en places publiques. Les proportions, après le transfert, sont assez semblables (80% - 20%) et le total ne fait que diminuer de 192. Cependant, on dénote une hausse de 913 places dans des garages publics et privés dans St-Roch depuis 1966.

Vieux-Port

La situation du stationnement dans ce secteur représente assez bien les conditions de développement qui y prévalent. Le bilan total est négatif (-384 places) et tous les sous-groupes le sont aussi: baisse de 205 places sur rue et baisse de 179 places hors rue. Le nombre de places sur terrain diminue ainsi que le nombre de places dans les garages.




RIVIÈRE
SAINT - CHARLES
BASSIN
LOUISE
FLEUVE SAINT-LAURENT
Légende:
PLACES DE STATIONNEMENT PAR ÎLOTS
10
Les TRANSPORTS au CENTRE-VILLE de QUÉBEC
ÉCHELLE



3.4.2 La tarification

— Comparaison 1966-1972-1975

Pour les besoins de l'étude, on a relevé tous les tarifs des principaux parcs de stationnement du centre-ville.

Afin de pouvoir évaluer l'évolution de ces tarifs dans le temps, nous devions absolument recueillir l'information nous permettant de comparer l'état actuel avec celui décrit dans le Plan de Circulation et de Transport de 1968 et dans la section « transport » de la première phase du schéma d'aménagement de la C.U.Q. en 1972. (données traitées par N.D. Lea / Urbatique mais recueillies par le Service de la Circulation de la ville de Québec).

De nos relevés, nous avons déterminé pour les taux horaires, journaliers et mensuels les valeurs extrêmes (le minimum et le maximum), ainsi que les valeurs représentant les tarifs adoptés par la majorité des établissements. Cependant, ces données, bien qu'importantes, ne reflètent qu'une partie de la réalité. Nous avons donc complété la description par le taux moyen par place de stationnement. Cette dernière donnée est à notre avis la plus représentative de l'état actuel.

En général, au cours des neuf dernières années, les tarifs de stationnement ont pratiquement doublé, sauf pour les taux horaires qui n'ont augmenté que de 30% pour la première heure et de 66% pour les heures additionnelles.

Le taux moyen à la journée fait, pour sa part, un bond de 110%, passant de $1.35 à $2.84 en 1975. A l'intérieur même de cette catégorie, les taux moyens pour 10, 12 et 24 heures sont respectivement de $1.89 (0.18 l'heure), $2.78 (0.23 l'heure) et $ 3.56 (0.15 l'heure). Les tarifs pour les taux mensuels augmentent de 80% de 1966 à 1975, passant de $13.75 à $24.73. Le taux de croissance est donc de 1.79.

Somme toute, il en coûte généralement deux fois plus pour stationner au centre-ville de Québec en 1975 par rapport à 1966 et les gens stationnant au tarif à la journée encourent la plus forte augmentation.

— Comparaison entre les quatre zones

Beaucoup plus que la comparaison entre les relevés de 1966, 1972 et 1975, dont les résultats étaient prévisibles, la comparaison entre les tarifs des quatre zones principales du centre-ville apporte un éclairage nouveau sur la situation du stationnement en 1975.

Ainsi, il en coûte généralement plus cher pour garer sa voiture dans le Vieux-Québec que sur la Colline Parlementaire, dans St-Roch ou dans le Vieux-Port, la seule exception étant les taux mensuels moyens jour et nuit sur la Colline qui surpassent les taux du Vieux-Québec de $6.71.

Les taux horaires pour la première heure sont sensiblement les mêmes, variant de 0.32¢ dans St-Roch à 0.35¢ sur la Colline, à 0.37¢ dans le Vieux-Québec et à 0.41¢ dans le Vieux-Port. Les taux pour l'heure additionnelle des deux secteurs de la haute-ville sont sensiblement les mêmes. Cependant, St-Roch offre du stationnement à 0.10¢ de moins l'heure et le Vieux-Port se situe à mi-chemin entre ces deux groupes. Les minima pour les taux horaires, première heure et heure additionnelle sont toujours de 0.25¢, sauf dans St-Roch où ils sont de 0.15¢.

Les taux journaliers indiquent qu'il en coûte généralement plus cher dans le Vieux-Québec. Les taux pour 10 heures sont moindres dans St-Roch d'environ un dollar; ceux pour 12 heures ont une différence de $1.44 d'avec le taux pour le Vieux-Québec. Cependant, le tarif de 24 heures dans ce quartier, bien que de $1.00 moins élevé que dans le Vieux-Québec est supérieur au tarif moyen sur la Colline Parlementaire.

Le Vieux-Port est exclu des deux dernières catégories puisqu'il semble bien que le nombre de places disponibles gratuitement dans ce secteur, le soir et la nuit, empêche toute opération rentable de stationnement pour ces périodes. Sur la Colline, le maintien du tarif moyen de 24 heures à $2.94 alors que le tarif moyen de 12 heures est de $3.00, s'explique par le fait que les stationnements de la Société Parc Auto ne sont accessibles au public que pour les 12 heures du jour et qu'ils sont les seuls dans cette catégorie. Les données pour 24 heures proviennent de stationnements privés.

L'écart très net entre le Vieux-Québec et les autres zones dans les tarifs moyens journaliers s'explique peut-être par le fait que la demande de stationnement journalier est, proportionnellement au nombre de places, beaucoup plus grande que dans les autres zones. Cette forte demande vient du nombre de touristes qui passent en moyenne[1] trois jours dans le Vieux-Québec et qui sont prêts à payer ces prix pour une si courte période.

Les taux mensuels moyens donnent, par ordre décroissant, le Vieux-Québec, St-Roch, la Colline Parlementaire et le Vieux-Port. L'écart entre les deux extrêmes n'est cependant que de $2.81. Les taux, jour et nuit, donnent cependant un autre ordre; la Colline est loin devant avec $33.88 comme tarif moyen et le Vieux-Québec et St-Roch suivent avec respectivement $27.09 et $21.98.

La fermeture des stationnements de la Société Parc-Auto crée donc une situation où le nombre de places réellement disponibles jour et nuit est très limité pour la demande existante. Ainsi, alors que la différence entre les tarifs « jour » et « jour et nuit » dans le Vieux-Québec et St-Roch est d'environ $5.00, sur la Colline cette différence est de $18.00, soit plus que le double du tarif de jour. Il semble bien que l'impact des stationnements de la Société Parc-Auto se fait sentir sur les deux tarifs, abaissant anormalement le tarif de jour, favorisant ainsi les employés qui travaillent dans ce secteur, et par ricochet, en fermant ses stationnements la nuit, prive les résidents d'un nombre important de places, ce qui crée ainsi une hausse de prix.

Ce qui ressort de l'analyse de ces tarifs horaires, journaliers et mensuels, en plus des quelques commentaires insérés dans le texte, c'est que ce qu'on appelle le centre-ville est en fait au point de vue stationnement un agglomérat de secteurs bien définis et identifiés par la population. Ces secteurs sont différents et éloignés les uns des autres. Chaque secteur a sa propre tarification qui varie selon les changements qui se produisent à l'intérieur et non pas en relation avec les autres zones. Rien ne nous permet de dire avec exactitude actuellement si cette distance entre les secteurs est seulement physique (accidents géographiques et distances réelles) ou si

[1] Enquête : « La perception du Vieux-Québec, » été 1975, Département de géographie, Université Laval


RIVIÈRE
SAINT - CHARLES
BASSIN
LOUISE
FLEUVE SAINT-LAURENT
Légende :
$ 0.05 par heure
$ 0.10 par heure
TARIFICATION DES STATIONNEMENTS SUR RUE
11
ÉCHELLE
Les TRANSPORTS AU CENTRE-VILLE DE QUÉBEC
Projet conjoint
VILLE DE QUÉBEC
COMMUNAUTÉ URBAINE DE QUÉBEC
GOUVERNEMENT DU QUÉBEC
GOUVERNEMENT DU CANADA

elle est aussi psychologique. Une intervention nous permettant d'abolir ces distances ferait de cet agglomérat un tout et, suivant le principe des vases communiquants, stabiliserait la situation actuelle en donnant aux résidents et aux travailleurs du centre-ville un traitement égal quelle que soit la localisation de leur lieu de domicile ou de travail au centre-ville.

— La tarification du stationnement sur rue

Il en coûte $0.05¢ ou 0.10¢ l'heure actuellement pour stationner sur la rue aux espaces limités par des parcomètres au centre-ville de Québec. L'emplacement de ces espaces ainsi que les zones de tarification sont indiqués sur la carte. Généralement, les zones où le tarif est de 0.10¢ l'heure se localisent près des rues commerciales comme les rues St-Jean, Cartier, St-Joseph. . . Les zones à 0.05¢ l'heure se situent un peu plus en retrait comme sur la rue des Remparts, l'Avenue Laurier et la rue du Roi.

Il est assez évident qu'on doive garder du stationnement sur rue; les coûts de construction du stationnement hors rue deviennent de plus en plus prohibitifs en regard du service donné par cet investissement. Cependant, ce stationnement sur rue crée une friction plus ou moins grande suivant divers facteurs tels que la largeur de la chaussée, la géométrie générale, etc., ayant pour conséquence de ralentir la vitesse d'écoulement du trafic. De plus, les personnes en quête de stationnement pour leur auto cherchant une place sur la rue ralentissent la circulation et sont souvent une source d'accident.

Prenant pour acquis que ce service essentiel (stationnement sur rue) doit être conservé dans certaines parties du centre-ville, il faut faire en sorte que les gens soient de moins en moins portés à l'utiliser, en rendant l'accessibilité de ces places de stationnement moins avantageuse que les places hors rue. Plusieurs types d'intervention peuvent être faits relativement à cet objectif mais le plus simple et efficace demeure encore la proportionalité des tarifs horaires entre le stationnement sur rue avec parcomètre et le stationnement hors rue. Au minimum, les tarifs doivent être égaux. Idéalement, ils devraient être plus élevés sur rue afin d'inciter les gens à utiliser les places hors rues.

INVENTAIRE DU STATIONNEMENT ET COMPARAISON ÉTÉ 1966 ET 1975
Nombre de places selon le genre

	SUR RUE											HORS RUE							GRAND TOTAL
	Sans parcomètres					Avec parcomètres						Terrain			Garage				
	Illimité	10	Limité 30	60	Sous-total	30 m.	30m. 1h.	1h. 2hrs.	2h. 5h.	Sous-total	TOTAL	Public	Privé	Sous-total	Public	Privé	Sous-total	TOTAL	
Vieux-Québec	263/0	0/71	56/66	0/6	319/143	0/0	161/81	214/151	0/0	375/232	694/375	376/685	1217/532	1593/1217	1140/1540	430/530	1570/2070	3163/3287	3857/3662
Colline Parlementaire	2324/0	0/5	7/479	28/113	2359/597	0/23	207/211	70/61	0/43	277/338	2636/935	117/1404	3377/554	3494/1958	0/4481	505/537	505/5018	3999/6976	6635/7911
St-Roch	758/0	0/43	56/90	0/222	814/355	0/0	400/165	245/17	0/71	645/253	1459/608	683/3450	3689/730	4372/4180	888/1400	50/451	938/1851	5310/6031	6769/6639
Vieux-Port	253/0	0/27	0/208	0/0	253/235	0/0	226/110	190/0	0/119	416/229	669/464	367/651	1458/1016	1825/1667	0/0	41/20	41/20	1866/1687	2535/2151
Centre-ville	3598/0	0/146	119/843	28/341	3745/1330	0/23	994/567	719/229	0/233	1713/1052	5458/2382	1543/6190	9741/2832	11284/9022	2028/7421	1026/1538	3054/8959	14338/17981	19796/20363

TARIFS DES STATIONNEMENTS 1966 — 1972 — 1975

			1966[1]	1972[2]	1975 Ensemble 4 zones	Vieux-Qué.	1975 Coll. Par.	St-Roch	Vieux-Port
TAUX HORAIRES	1ère heure	(minimum)		.15	.15	.25	.25	.15	.25
		(maximum)		.50	1.00	.70	1.00	.70	.50
		(normal)		.25	.25	.25	.25	.25	.50
		MOYENNE	.27		.35	.37	.35	.32	.41
	heure addition-nelle	(minimum)		.15	.15	.25	.25	.15	.25
		(maximum)		.50	.50	.50	.50	.35	.35
		(normal)		.25	.35–.25	.35–.25	.35	.25	.25
		MOYENNE	.18		.30	.32	.34	.24	.28
TAUX JOURNALIERS	10 heures	(minimum)		1.00	1.00	2.00	1.50	1.00	2.00
		(maximum)			3.00	3.00	2.50	1.50	2.50
		(normal)			1.75	2.00	1.75	1.50	2.00
		MOYENNE			1.89	2.22	1.81	1.28	2.17
	12 heures	(minimum)			1.25	2.50	3.00	1.25	—
		(maximum)	MOYENNE 1.35	3.00	4.00	4.00	3.00	3.00	—
		(normal)			3.00	3.00	3.00	2.00	—
		MOYENNE			2.78	3.16	3.00	1.72	—
	24 heures	(minimum)			2.00	3.00	2.00	2.25	—
		(maximum)			6.00	6.00	6.00	3.75	—
		(normal)		2.00	2.00	6.00–3.00	2.00	3.75	—
		MOYENNE			3.56	4.48	2.94	3.47	—
TAUX MENSUELS	JOUR	(minimum)			10.00	10.00	10.00	12.00	10.00
		(maximum)			25.00	25.00	25.00	25.00	20.00
		(normal)	MOYENNE 13.75		20.00	20.00	10.00	12.00	10.00–20
		MOYENNE			17.13	18.19	15.88	17.00	15.38
	JOUR & NUIT	(minimum)			10.00	10.00	30.00	10.00	—
		(maximum)			40.00	40.00	35.00	30.00	—
		(normal)			35.00	35.00	35.00	20.00	—
		MOYENNE			28.74	27.09	33.88	21.96	—

MOY. 2.84

MOY. 24.73

[1] Plan de circulation et de transport, région métropolitaine de Québec, 1968.
[2] Service de la circulation, Ville de Québec (1ère phase, schéma CACUQ, 1972.

3.5 Les transports collectifs

L'inventaire de la partie touchant aux transports collectifs au centre-ville de Québec touchera à la répartition modale et aux différences observées en 1975 d'avec les prévisions des études précédentes. Après une brève description des services inter-urbains par trains et autobus et des services urbains par traversier, la partie traitant du service offert par la CTCUQ sera plus approfondie et traitera des points suivants: les parcours actuels, les principaux axes et l'impact de l'heure de pointe sur le nombre de véhicules en service sur le territoire de la C.U.Q.

— La répartition modale

Les relevés effectués à l'été 1975 nous ont permis de connaître de façon assez précise la répartition modale au centre-ville de Québec à l'heure de pointe. On peut définir la répartition modale comme la proportion des déplacements de personnes utilisant un mode de transport précis. Étant donné que le plus gros des déplacements par automobile s'effectue entre 16 heures et 17 heures alors que c'est entre 17 heures et 18 heures que la proportion d'utilisation du transport collectif est la plus forte, nous avons calculé cette répartition sur une période de deux heures, soit de 16 heures à 18 heures. Il est à remarquer cependant que les données sur l'utilisation du transport collectif datent de 1973 et que par conséquent, elles représentent une valeur moindre que ce qu'un relevé effectué cet été aurait donné. Ne sachant pas cependant de quel ordre serait l'augmentation, nous nous en sommes tenus à ces chiffres, les considérant comme des minima.

Ainsi, plus de 37% des personnes sortant du centre-ville de Québec entre 16 heures et 18 heures le font par transport collectif à comparer à 57.5% utilisant l'automobile. L'autre 5% se répartit entre les utilisateurs de taxis (1%) et de camions (4%).

Il est assez surprenant de voir le nombre de personnes empruntant les véhicules des transports collectifs, au centre-ville. On utilise toujours pour qualifier ce transport les proportions d'utilisation au niveau régional. On parle ainsi de 15 à 20% d'utilisation de transports collectifs alors qu'au centre-ville on atteint 37% aux heures de pointe et même jusqu'à 45% entre 17 heures et 18 heures.

Ce qui rend ces comparaisons encore plus frappantes, c'est lorsqu'on met en parallèle le nombre de véhicules utilisés pour transporter ces personnes. Le schéma illustre graphiquement cette comparaison. Ainsi, non seulement les transports collectifs véhiculent plus de 37% des personnes sortant du centre-ville entre 17 heures et 18 heures, mais ils le font avec seulement 2.2% des véhicules sortant du centre-ville à ce moment.

D'autre part, 57.5% des personnes sortant de ce même territoire à cette même heure utilisent des véhicules automobiles qui représentent 90% du total des véhicules.

À leurs échelles, les taxis et les camions transportent des personnes dans les mêmes proportions que l'automobile privée.

Par contre, les autobus du service inter-cité donnent un service utilisant les mêmes proportions que les véhicules de la CTCUQ.

Les traversiers et les trains sont deux modes à part puisqu'ils empruntent des véhicules utilisant des voies en site propre. Dans le cas des traversiers, 2.5% de personnes représentent les piétons empruntant ce service. Il faudrait ajouter à cela le nombre de véhicules et le nombre de personnes dans ces véhicules, soit 1,152 personnes (3.3%) et 173 véhicules (1.1%).

Tous les autres modes de transports, tels que motocyclettes et la marche à pied ont été négligés à cause de la difficulté de les recenser correctement dans les délais de l'étude.

— Les comparaisons avec les études précédentes

La première étude globale des transports au niveau de la région métropolitaine de Québec effectuée par Vandry, Jobin et DeLeuw Cather et associés en 1966-1968 prévoyait une baisse relative de 20.5% à 19.5% de la proportion des déplacements par transport en commun au niveau régional.

Par contre, au centre de la région (l'équivalent du centre-ville actuel), la part relative du transport en commun passait de 33.7% en 1966 à 35% en 1987. Les données actuelles nous démontrent qu'en 1975 (avec les données de 1973, pour le nombre de passagers de la CTCUQ) on atteint déjà le 37% et qu'entre 17 heures et 18 heures, on a déjà atteint le 45%.

Les raisons à la base de cette augmentation prévue en 1968 étaient étrangères à la situation québécoise et illustraient l'optimisme des planificateurs dans ce domaine. Ainsi, dans le rapport on dit: « cette augmentation relative de transport en commun pour les déplacements au centre correspond à une tendance observée dans d'autres régions métropolitaines. . . Elle résulte de l'insuffisance des routes et d'espaces de stationnement au centre-ville, lesquels deviennent de plus en plus onéreux à mesure que la densité augmente ».[1]

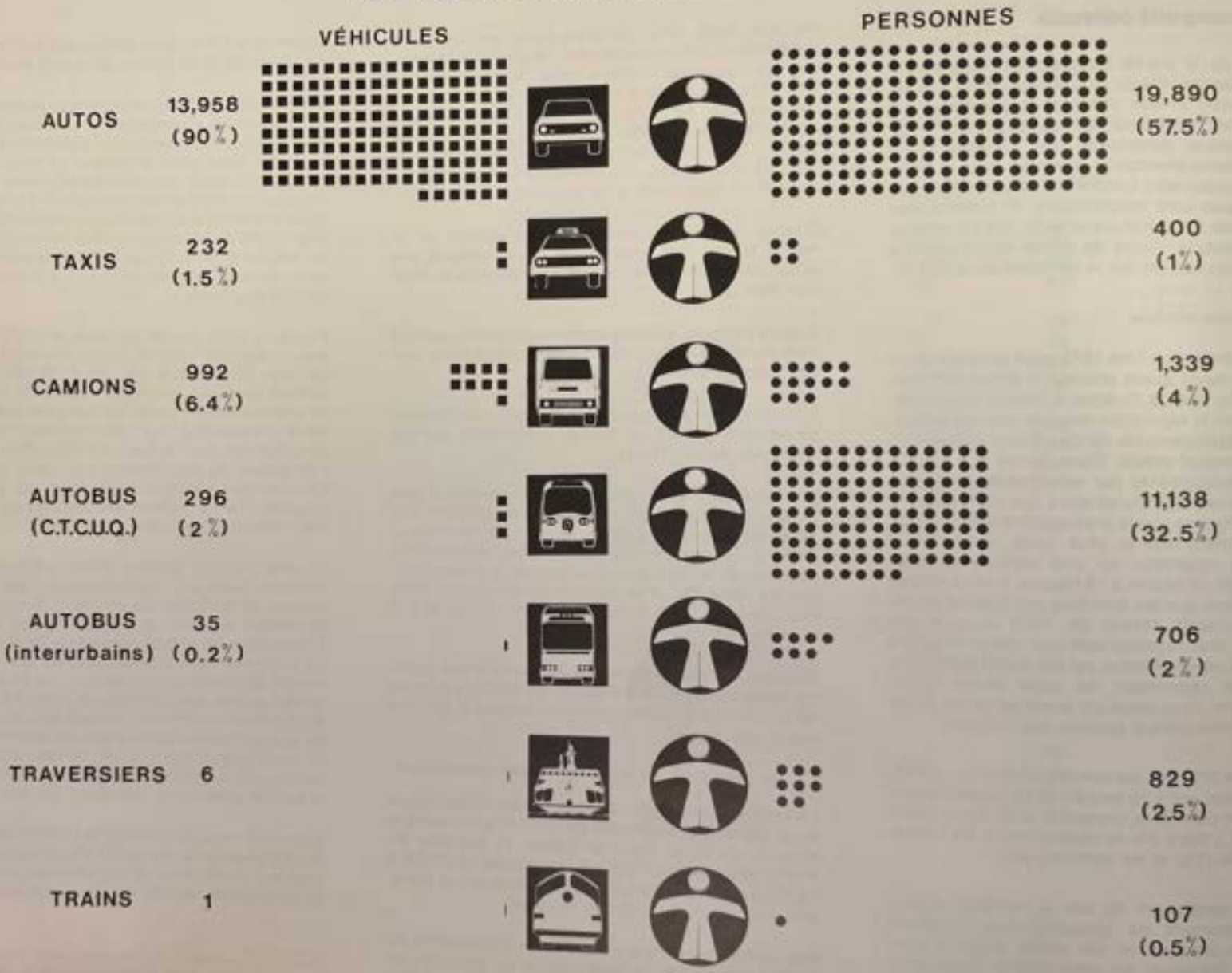
Pourquoi donc a-t-on dépassé en 1975 le niveau prévu pour 1987? Est-ce qu'effectivement le nombre de voies d'accès et le nombre de places de stationnement sont déjà insuffisants en 1975? Nous avons vu précédemment qu'on circule passablement bien dans l'ensemble au centre-ville de Québec actuellement. Par contre, on y dénombre seulement 500 places de stationnement de plus qu'en 1966. Ces données expliquent peut-être une partie de la réponse à cet accroissement imprévu de l'utilisation des transports collectifs.

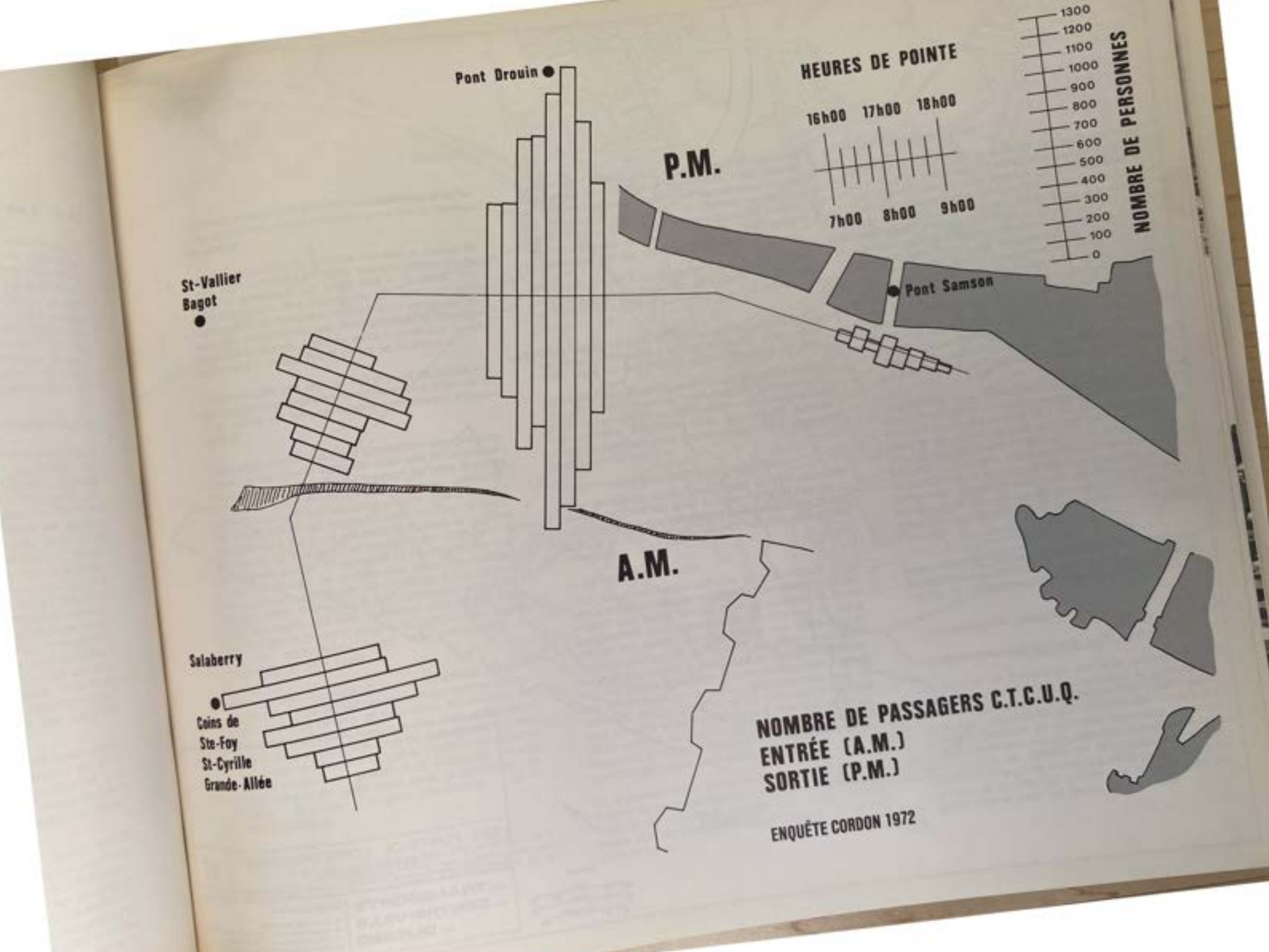
D'autres facteurs doivent avoir joué pour qu'on ait dépassé douze ans avant le moment prévu le pourcentage de 35%. Dans le premier volume du Plan de circulation de 1968, à la page 96, on disait ceci: « l'enquête auprès des usagers de l'autobus montre qu'ils forment une clientèle captive qui ne peut se passer du transport en commun. De plus, l'enquête menée auprès des conducteurs d'automobile, même si on doit en prendre les résultats avec réserve, montre que le système actuel n'est pas attrayant à cause du trop grand nombre de correspondances, du temps qu'il faut passer à marcher et à attendre et de la lenteur générale du transport par autobus ».

Depuis ce rapport, on a créé la CTCUQ par l'acquisition de plusieurs compagnies d'autobus opérant à ce moment. L'unification de ces diverses compagnies a eu pour conséquences un réseau mieux réparti cou-

[1] Plan de Circulation et de Transport, région métropolitaine de Québec. Vandry, Jobin et DeLeuw-Cather et Assoc., pour la Commission d'Aménagement de Québec et le Ministère de la Voirie. p. 104.

RÉPARTITION MODALE AU CENTRE-VILLE
(sortant du centre-ville entre 16 h. et 18 h.)




Pont Drouin
HEURES DE POINTE
16h00 17h00 18h00
7h00 8h00 9h00
1300
1200
1100
1000
900
800
700
600
500
400
300
200
100
0
NOMBRE DE PERSONNES
P.M.
St-Vallier
Bagot
Pont Samson
A.M.
Salaberry
Coins de
Ste-Foy
St-Cyrille
Grande-Allée
NOMBRE DE PASSAGERS C.T.C.U.Q.
ENTRÉE (A.M.)
SORTIE (P.M.)
ENQUÊTE CORDON 1972


RIVIÈRE
SAINT - CHARLES
Gare Centrale
Gare St-Roch
Gare du Palais
BASSIN
LOUISE
FLEUVE SAINT-LAURENT
Légende :
LES POINTS DE CORRESPONDANCE INTERURBAINS
LES TRANSPORTS AU CENTRE-VILLE DE QUÉBEC

vrant tout le territoire, des correspondances plus faciles et gratuites et une élévation générale du niveau de service.

Cette amélioration de service est-elle la cause de cette augmentation? En 1968, dans la même étude, dans le volume I, on peut lire à la page 104: « L'amélioration des transports en commun sans l'application de mesures restreignant l'usage de l'automobile n'augmente pas sensiblement la clientèle. En d'autres termes, il est illusoire d'améliorer le système dans l'unique but d'attirer la clientèle ».

Il semble bien que ceci ait été prouvé de façon non équivoque dernièrement dans certaines villes où on avait même été jusqu'à rendre le transport collectif gratuit.

Cette sous-estimation de la proportion des gens utilisant les transports collectifs n'est pas la caractéristique de la seule équipe du rapport de 1968. Ainsi en 1972, un groupe[1] formé de deux agences de planification dont l'une en transport, a mis à date le rapport de 1968. Dans ce rapport, une matrice origine-destination a été produite devant illustrer le nombre d'usagers du transport en commun en 1991 pour la période de pointe (16 heures à 18 heures) au centre-ville. Les limites du centre-ville étant les mêmes, nous pouvons comparer les données. Ainsi, dans le tableau 1991, il y aurait 9,900 personnes se déplacant du centre-ville vers l'extérieur (des 16,640 personnes ayant comme origine le centre-ville, 6,740 ont été retranchées ayant une destination à l'intérieur de cette zone).

Les données du tableau sur la répartition modale donnent 12,780 personnes sortant du centre-ville en 1975 entre 16 heures et 18 heures en utilisant les transports collectifs. Pour que ces chiffres puissent vraiment se comparer à ceux du tableau 1991, il faut retrancher du nombre actuel le nombre de personnes se rendant sur la Rive-Sud, puisqu'on n'a pas tenu compte de cette zone dans la confection de cette matrice origine-destination (N.D. Lea/Urbatique).

[1] N.D. Lea/Urbatique pour la Commission d'Aménagement de la C.U.Q. Schéma d'Aménagement, 1972, 1ère phase. Études Sectorielles: Transports, Commission d'Aménagement de la Communauté Urbaine de Québec.

Il est évident que les gens utilisant les traversiers se rendent sur la Rive-Sud. À ce nombre, il faut ajouter un nombre indéterminé utilisant les services d'autobus et passant par le pont de Québec ou le pont Pierre Laporte. Au total, le nombre de 1,000 personnes nous semble réaliste (829 par des traversiers et la différence par les services d'autobus).

Ainsi donc, en 1975, il y aurait 11,780 personnes utilisant les transports collectifs sortant du centre-ville de Québec à comparer à 9,900 prévus par la matrice O/D pour 1991.

Cette fois-ci, les faits nous prouvent qu'en 1975, non seulement avons-nous atteint le niveau prévu pour 1991 mais, on dépasserait celui-ci de plus de 18%.

La seule explication à ces différences ne peut venir que d'un changement de mentalité des gens de la région face à l'utilisation des transports collectifs. Ces changements d'attitude alliés aux autres causes mentionnées plus haut expliqueraient ces changements non prévisibles.

— Les transports collectifs interurbains

Outre le service aérien interurbain dont le point de correspondance est situé hors de l'aire de l'étude, il n'y a que le service ferroviaire et le service par autobus qui relient Québec aux autres concentrations urbaines.

— Le service ferroviaire

Pour quelques mois encore, la Gare du Palais, dans son état actuel sera en opération. Cependant, l'enlèvement des voies ferrées dans le quartier St-Roch obligera les deux compagnies de chemins de fer à utiliser des terminus temporaires, l'un à Ste-Foy et l'autre à l'avenue St-Sacrement. On parle cependant de plus en plus de la possibilité de ramener le terminus ferroviaire au centre-ville de Québec afin d'éviter les inconvénients de ces relocalisations sur la clientèle. Si une décision en ce sens est prise sous peu, on peut espérer d'ici trois à cinq ans un retour de ce service au centre-ville à cause des délais nécessaires à l'amélioration des voies d'accès et de la construction de la gare proprement dite.

Il y a environ 1,000 personnes par jour qui ont pour origine ou pour destination la Gare du Palais pour un total de 16 arrivées et départs. Des études sont en cours afin de déterminer la clientèle de ce service dans le futur.

— Le service d'autobus

Des nombreux terminus existant en 1968, on n'en compte plus que deux qui servent au service d'autobus interurbain. Ce sont la Gare centrale et la Gare St-Roch. Cette dernière ne semble pas à première vue acceuillir une clientèle importante. Le relevé effectué le 16 juillet 1975 indique qu'à peine 400 personnes au total avaient cette gare comme origine ou comme destination. Ce nombre ne représente cependant pas la totalité de la clientèle de ce service d'autobus car la différence entre le nombre des arrivées, 73, et des départs, 313, s'explique par le fait que ces autobus laissent descendre beaucoup de leurs passagers avant d'arriver au terminus. Ceci ne ferait que confirmer l'excentricité de ce site par rapport aux lieux d'attraction du centre-ville. Il y aurait donc avantage à court terme à relocaliser ce terminus afin d'offrir un meilleur service à sa clientèle.

La clientèle de la Gare Centrale par contre semble assez importante puisque nos relevés indiquent des arrivées de l'ordre de plus de 1,200 passagers et des départs de l'ordre de plus de 1,800 passagers pour une période couvrant 11 heures soit de 8 heures à 19 heures. La clientèle totale serait donc supérieure à ce nombre si on ajoutait les passagers du soir. Le fait cependant que les relevés aient été effectués en juillet et non pas durant l'année normale nous incitent à être plus prudents dans l'interprétation de ces résultats.

Néanmoins, le nombre de passagers est assez important pour qu'une correspondance avec les autres modes de transport au centre-ville soit établie.

— Les transports collectifs urbains

La traverse Québec-Lévis

Ce service de traversiers accueille environ 3,000 passagers piétons par jour pendant la période de l'été. Il faut ajouter à ce nombre environ 1,500 passagers supplémentaires qui utilisent les traversiers comme passagers de véhicules motorisés. Le nombre de passagers piétons relevé en été est supérieur au nombre en dehors de la saison touristique. Néanmoins, comme le relevé s'est arrêté à 19 heures et que ce service est continu, le nombre réel est quand même dans cet ordre de grandeur.

vrant tout le territoire, des correspondances plus faciles et gratuites et une élévation générale du niveau de service.

Cette amélioration de service est-elle la cause de cette augmentation? En 1968, dans la même étude, dans le volume I, on peut lire à la page 104: « L'amélioration des transports en commun sans l'application de mesures restreignant l'usage de l'automobile n'augmente pas sensiblement la clientèle. En d'autres termes, il est illusoire d'améliorer le système dans l'unique but d'attirer la clientèle ».

Il semble bien que ceci ait été prouvé de façon non équivoque dernièrement dans certaines villes où on avait même été jusqu'à rendre le transport collectif gratuit.

Cette sous-estimation de la proportion des gens utilisant les transports collectifs n'est pas la caractéristique de la seule équipe du rapport de 1968. Ainsi en 1972, un groupe[1] formé de deux agences de planification dont l'une en transport, a mis à date le rapport de 1968. Dans ce rapport, une matrice origine-destination a été produite devant illustrer le nombre d'usagers du transport en commun en 1991 pour la période de pointe (16 heures à 18 heures) au centre-ville. Les limites du centre-ville étant les mêmes, nous pouvons comparer les données. Ainsi, dans le tableau 1991, il y aurait 9,900 personnes se déplacant du centre-ville vers l'extérieur (des 16,640 personnes ayant comme origine le centre-ville, 6,740 ont été retranchées ayant une destination à l'intérieur de cette zone).

Les données du tableau sur la répartition modale donnent 12,780 personnes sortant du centre-ville en 1975 entre 16 heures et 18 heures en utilisant les transports collectifs. Pour que ces chiffres puissent vraiment se comparer à ceux du tableau 1991, il faut retrancher du nombre actuel le nombre de personnes se rendant sur la Rive-Sud, puisqu'on n'a pas tenu compte de cette zone dans la confection de cette matrice origine-destination (N.D. Lea/Urbatique).

[1] N.D. Lea/Urbatique pour la Commission d'Aménagement de la C.U.Q. Schéma d'Aménagement, 1972, 1ère phase. Études Sectorielles: Transports, Commission d'Aménagement de la Communauté Urbaine de Québec.

Il est évident que les gens utilisant les traversiers se rendent sur la Rive-Sud. À ce nombre, il faut ajouter un nombre indéterminé utilisant les services d'autobus et passant par le pont de Québec ou le pont Pierre Laporte. Au total, le nombre de 1,000 personnes nous semble réaliste (829 par des traversiers et la différence par les services d'autobus).

Ainsi donc, en 1975, il y aurait 11,780 personnes utilisant les transports collectifs sortant du centre-ville de Québec à comparer à 9,900 prévus par la matrice O/D pour 1991.

Cette fois-ci, les faits nous prouvent qu'en 1975, non seulement avons-nous atteint le niveau prévu pour 1991 mais, on dépasserait celui-ci de plus de 18%.

La seule explication à ces différences ne peut venir que d'un changement de mentalité des gens de la région face à l'utilisation des transports collectifs. Ces changements d'attitude alliés aux autres causes mentionnées plus haut expliqueraient ces changements non prévisibles.

— Les transports collectifs interurbains

Outre le service aérien interurbain dont le point de correspondance est situé hors de l'aire de l'étude, il n'y a que le service ferroviaire et le service par autobus qui relient Québec aux autres concentrations urbaines.

— Le service ferroviaire

Pour quelques mois encore, la Gare du Palais, dans son état actuel sera en opération. Cependant, l'enlèvement des voies ferrées dans le quartier St-Roch obligera les deux compagnies de chemins de fer à utiliser des terminus temporaires, l'un à Ste-Foy et l'autre à l'avenue St-Sacrement. On parle cependant de plus en plus de la possibilité de ramener le terminus ferroviaire au centre-ville de Québec afin d'éviter les inconvénients de ces relocalisations sur la clientèle. Si une décision en ce sens est prise sous peu, on peut espérer d'ici trois à cinq ans un retour de ce service au centre-ville à cause des délais nécessaires à l'amélioration des voies d'accès et de la construction de la gare proprement dite.

Il y a environ 1,000 personnes par jour qui ont pour origine ou pour destination la Gare du Palais pour un total de 16 arrivées et départs. Des études sont en cours afin de déterminer la clientèle de ce service dans le futur.

— Le service d'autobus

Des nombreux terminus existant en 1968, on n'en compte plus que deux qui servent au service d'autobus interurbain. Ce sont la Gare centrale et la Gare St-Roch. Cette dernière ne semble pas à première vue acceuillir une clientèle importante. Le relevé effectué le 16 juillet 1975 indique qu'à peine 400 personnes au total avaient cette gare comme origine ou comme destination. Ce nombre ne représente cependant pas la totalité de la clientèle de ce service d'autobus car la différence entre le nombre des arrivées, 73, et des départs, 313, s'explique par le fait que ces autobus laissent descendre beaucoup de leurs passagers avant d'arriver au terminus. Ceci ne ferait que confirmer l'excentricité de ce site par rapport aux lieux d'attraction du centre-ville. Il y aurait donc avantage à court terme à relocaliser ce terminus afin d'offrir un meilleur service à sa clientèle.

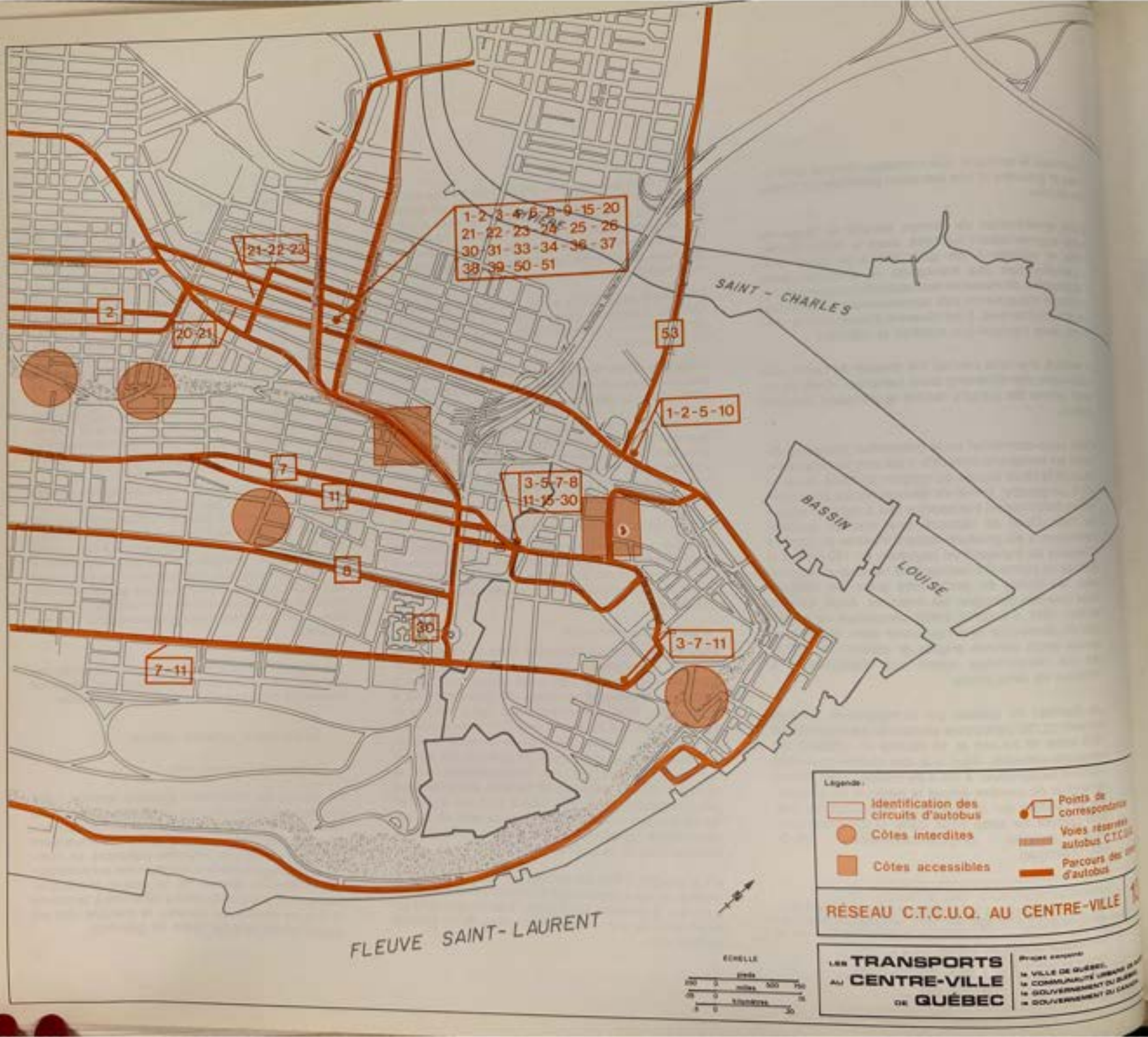
La clientèle de la Gare Centrale par contre semble assez importante puisque nos relevés indiquent des arrivées de l'ordre de plus de 1,200 passagers et des départs de l'ordre de plus de 1,800 passagers pour une période couvrant 11 heures soit de 8 heures à 19 heures. La clientèle totale serait donc supérieure à ce nombre si on ajoutait les passagers du soir. Le fait cependant que les relevés aient été effectués en juillet et non pas durant l'année normale nous incitent à être plus prudents dans l'interprétation de ces résultats.

Néanmoins, le nombre de passagers est assez important pour qu'une correspondance avec les autres modes de transport au centre-ville soit établie.

— Les transports collectifs urbains

La traverse Québec-Lévis

Ce service de traversiers accueille environ 3,000 passagers piétons par jour pendant la période de l'été. Il faut ajouter à ce nombre environ 1,500 passagers supplémentaires qui utilisent les traversiers comme passagers de véhicules motorisés. Le nombre de passagers piétons relevé en été est supérieur au nombre en dehors de la saison touristique. Néanmoins, comme le relevé s'est arrêté à 19 heures et que ce service est continu, le nombre réel est quand même dans cet ordre de grandeur.


1-2-3-4-5-8-9-15-20
21-22-23-24-25-26
30-31-33-34-36-37
38-39-50-51
21-22-23
2
20-21
53
1-2-5-10
7
11
3-5-7-8
11-15-30
8
30
7-11
3-7-11
SAINT - CHARLES
BASSIN
LOUISE
FLEUVE SAINT-LAURENT
Légende :
Identification des circuits d'autobus
Côtes interdites
Côtes accessibles
Points de correspondance
Voies réservées autobus C.T.C.U.Q.
Parcours des circuits d'autobus
RÉSEAU C.T.C.U.Q. AU CENTRE-VILLE
ÉCHELLE
Les TRANSPORTS au CENTRE-VILLE de QUÉBEC
Projet conjoint
la VILLE DE QUÉBEC
la COMMUNAUTÉ URBAINE DE QUÉBEC
le GOUVERNEMENT DU QUÉBEC
le GOUVERNEMENT DU CANADA

La C.T.C.U.Q.

— Les parcours actuels

Tous les parcours des véhicules de la CTCUQ au centre-ville de Québec ont été représentés sur la carte ci-jointe. On y voit donc la concentration très forte du nombre de lignes aux environs de la Place Jacques-Cartier. Bien qu'on ne puisse parler ici de terminus, ce secteur est le point de correspondance le plus important non seulement du centre-ville mais aussi de toute la région.

Le Carré d'Youville est pour la haute-ville, ce qu'est Place Jacques-Cartier pour la basse-ville. L'axe Place Jacques-Cartier — Carré d'Youville est, de plus, le pivot essentiel de tout le service de la CTCUQ. La côte d'Abraham qui joint ces deux pôles est la seule côte au centre-ville, avec celle du Palais, utilisable de façon normale en toutes saisons. On peut voir sur la même carte que les autres côtes sont non seulement inutilisables, mais que les règlements mêmes de la CTCUQ prohibent tout usage de ces parcours à cause du danger qu'ils représentent.

Toute volonté de changement dans les services offerts par la CTCUQ devra tenir compte de ces deux pôles et de cette côte.

— Les principaux axes

La forme même de l'agglomération québécoise alliée aux caractéristiques topographiques du centre-ville expliquent la concentration des arrivées par transport collectif en trois axes; l'un ouest-est, l'autre nord-sud et le troisième du nord-ouest au centre.

L'axe nord-sud est la résultante de tous les déplacements venant de la direction de Charlesbourg et de ceux venant de la zone urbanisée de la côte de Beaupré. Les déplacements de la côte de Beaupré accèdent au centre-ville par le nord à cause du manque d'accès par terre à l'est du centre-ville. L'ouverture de l'autoroute Dufferin-Montmorency fournira peut-être un accès valable pour cette partie du territoire. L'axe nord-sud possède un nombre très limité de voies au centre-ville, ce qui a nécessité, à cause du nombre d'autobus sur ces voies, l'instauration de voies réservées.

Par contre, l'axe est-ouest desservant toute la population sur le plateau de Ste-Foy à Québec, est beaucoup plus diffus et emprunte les trois voies d'accès sur la Colline. Leur point de convergence actuel est le Carré d'Youville.

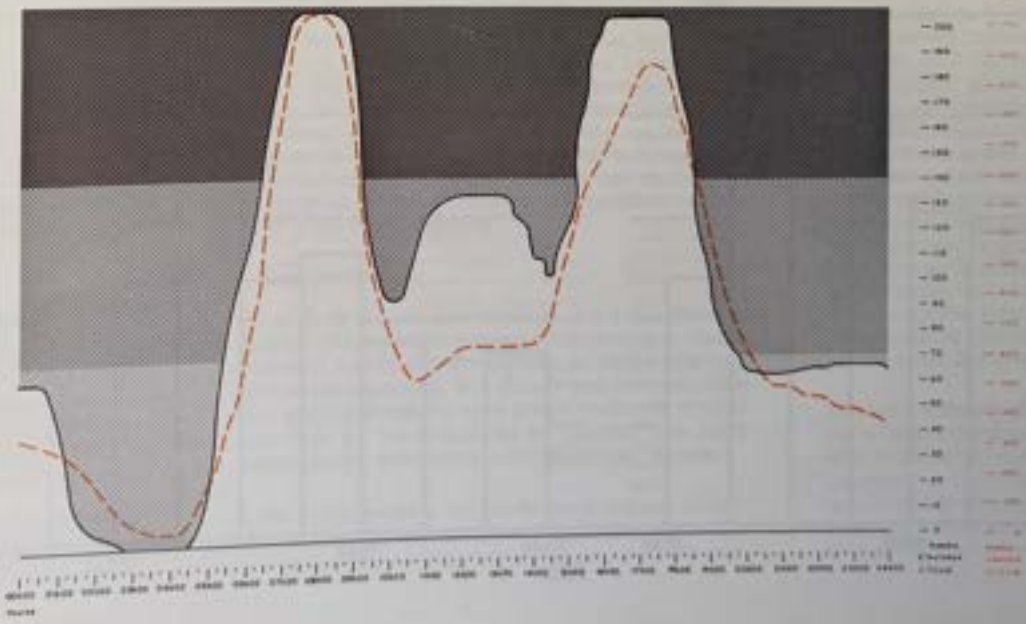
L'axe nord-ouest pour sa part est le passage de tous les déplacements ayant une origine ou une destination vers l'ouest de la région en bas du plateau.

Au centre même de ce qui est appelé le centre-ville, la côte d'Abraham est, à cause des particularités topographiques, le seul axe véritable de transport collectif entre la basse-ville et la haute-ville.

— Le nombre d'autobus en service

La courbe représentant le nombre total d'autobus de la CTCUQ en service sur tout le territoire desservi par cet organisme illustre de façon très claire les conséquences des heures de pointe sur la demande de service des transports collectifs.

NOMBRE D'AUTOBUS EN SERVICE
(sur tout le territoire desservi par la CTCUQ)



Ainsi entre 7 heures et 9 heures et entre 16 heures et 18 heures 30, il y a plus de 200 autobus de la CTCUQ en service.

Une comparaison avec une courbe similaire venant de la CTCUM fera mieux saisir les caractéristiques de la courbe de la CTCUQ.

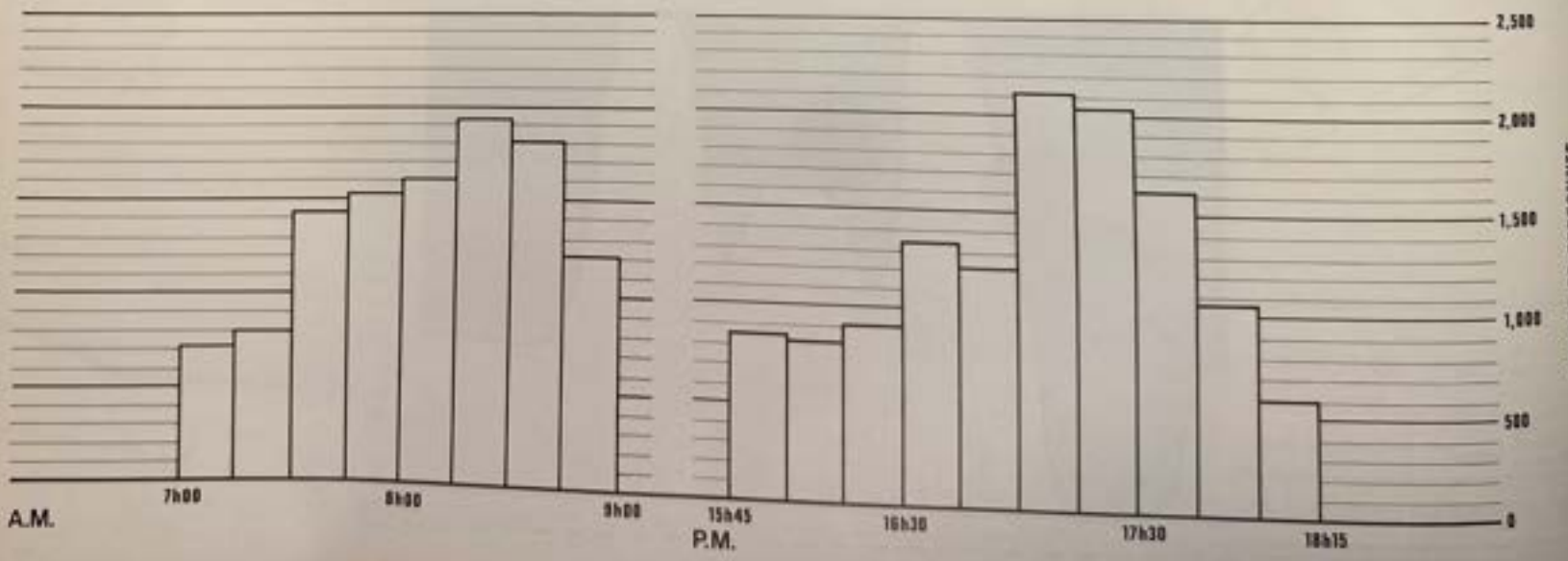
Ce qui nous frappe à première vue c'est la différence entre les deux courbes à l'heure du midi. Ainsi, à Québec, la demande de service semble très supérieure à celle de Montréal. Ceci s'explique facilement cependant connaissant les habitudes des Québécois qui en majorité retournent dîner à la maison. Il n'est pas rare de voir des gens ayant plus d'une heure et demie pour dîner. Ce qui, avec la taille relativement petite de l'agglomération québécoise, permet effectivement le déplacement. Plusieurs facteurs tels que l'étalement des zones urbanisées, la compression des horaires etc... amènent graduellement une diminution de cette demande.

En deuxième lieu, ce qui ressort clairement de cette comparaison, c'est le plateau au sommet des deux pointes de la courbe de la CTCUQ. Il ne faut pas chercher la différence entre les deux courbes du côté de Montréal mais bien de celui de Québec. On atteint tout simplement un plateau, parce que la CTCUQ a mis en service à ces heures tous les autobus en état de fonctionner. C'est-à-dire que si elle disposait d'une vingtaine d'autobus supplémentaires, ils seraient aussi sur la route. S'il y a ainsi un manque d'autobus, les utilisateurs doivent compenser en s'entassant en plus grand nombre dans ces véhicules. Il en résulte une baisse du niveau de service et par conséquent une baisse de l'attrait de ce mode de transport. Ceux qui suivent habituellement les débats relatifs aux demandes de budget de la CTCUQ pour l'achat de matériel neuf savent fort bien que ce manque d'autobus n'est pas la faute des dirigeants de cet organisme. Ainsi sur le territoire de la CTCUM, il y a 9.4 véhicules par 10,000 personnes alors que sur celui de la CTCUQ on compte 5.6 véhicules par 10,000 personnes. À cela, il faut ajouter pour la C.U.M. le métro qui augmente de beaucoup la capacité effective de cette flotte de véhicules. Québec a donc beaucoup de retard à rattraper!

Le troisième point à souligner a trait à l'instauration possible d'une politique d'horaires flexibles des grandes entreprises dans la région et au centre-ville. L'expérience a prouvé, notamment à Ottawa, qu'on pouvait attendre de la mise en application d'une telle politique une réduction de l'ordre de 15% à l'heure de pointe. Il est facile de voir qu'une répartition sur une période plus longue du volume de demande aux heures de pointe permettrait d'avoir une flotte d'autobus moins considérable; ou permettrait une bien meilleure qualité de service lorsque, comme dans le cas de Québec, on n'a même pas le nombre minimum d'autobus requis.

ENQUÊTE CORDON CENTRE - VILLE

5 ET 6 DÉCEMBRE 1973



3.6 Les axes piétonniers

Les gens venant au centre-ville pour y travailler, se divertir ou y demeurer sont à un moment donné considérés comme piétons quel que soit le mode de transport utilisé pour leurs déplacements. Leur marche est plus ou moins facilitée suivant les obstacles, les distances, les pentes, les menaces physiques et le réseau existant. Cette partie de l'inventaire décrira ces différents qualificatifs du réseau piétonnier au centre-ville de Québec.

— Les obstacles

L'obstacle le plus important à la marche au centre-ville de Québec est le même qui a amené la création de la Ville. Ainsi, la falaise entourant le centre-ville, ce qui est considéré aujourd'hui comme le Vieux-Québec et la Colline, offrait un avantage stratégique indéniable pour les militaires depuis les débuts de la Colonie. Bien qu'ayant perdu sa valeur stratégique actuellement à cause de l'évolution des techniques militaires, la falaise ne demeure pas moins un obstacle majeur au libre écoulement de piétons.

Le nombre de rues joignant les parties haute et basse étant restreint, on a pensé construire des liens uniquement pour piétons. Ainsi, sont apparus les nombreux escaliers de métal ou de bois autant sur la partie sud de la falaise que sur la partie nord. Ces escaliers ajoutés aux rues joignaient de façon assez régulière les deux parties. Devant le volume des déplacements, on en est venu à construire des liens mécaniques facilitant ces remontées. Ainsi sont apparus les ascenseurs de la terrasse et « Gosselin ». De plus, dans certains édifices, on a quelquefois combiné l'utilisation interne de l'ascenseur avec l'utilisation externe comme dans le cas de l'édifice « Garneau ».

La croissance du centre-ville et les déplacements engendrés par celle-ci diversifient les axes de remontée. On étudie ainsi actuellement le volume des déplacements dans l'axe de la côte du Palais afin de savoir si une remontée mécanique est justifiée. D'autre part, les équipements déjà en place étant en opération depuis un certain temps, on pense à une rénovation de ceux-ci ou à un remplacement.

Le deuxième obstacle majeur pour les piétons au centre-ville de Québec est la conséquence de l'action de l'homme. Ainsi, le boulevard St-Cyrille de Claire-Fontaine à l'avenue Dufferin et cette avenue entre St-Cyrille et l'autoroute Dufferin-Montmorency forment un corridor en forme de « L » où le piéton est non seulement inconfortable mais souvent est aussi en danger.

Il y a danger lorsqu'on traverse une chaussée et que le temps alloué aux piétons par les feux de circulation est moindre que le temps requis pour effectivement effectuer cette traversée. Il y a danger quand, sur ce temps, on permet aux voitures d'emprunter la même chaussée. Il y a danger quand les trottoirs latéraux sont tellement glissants à cause de la neige en hiver et de la forte pente et à cause du vent très fort dans ces axes que le risque de glisser sur la chaussée empruntée par les véhicules est présent à chaque instant.

Il faut donc, en priorité, assurer une traversée sécuritaire de ces voies et aménager des axes piétonniers localisés parallèlement à ces voies.

— Les distances

La taille du centre-ville de Québec est disproportionnée par rapport à la population de l'agglomération. Les fonctions de « centralité », telles que les terminus, les centres commerciaux, les centres d'emplois, etc. sont trop éloignés pour permettre un accès facile à pied. Les cartes représentant ces diverses fonctions illustrent bien cet éparpillement. On doit donc favoriser l'accès à pied entre ces fonctions et éviter ainsi l'utilisation de véhicules-automobiles à l'intérieur même du centre-ville. On doit de plus regrouper ou du moins localiser ces fonctions sur des axes piétonniers logiques.

— Les pentes

À cause de la forte dénivellation du sol des diverses parties composant le plateau (la Colline et le Vieux-Québec), les distances effectives au centre-ville sont encore plus grandes. Afin d'avoir une meilleure idée des distances réelles, nous avons trasformé la carte des rues du Vieux-Québec en fonction des coûts énergétiques engendrés pour gravir ces pentes.

Cette transformation est basée sur le fait que la marche sur un terrain en pente engendre des coûts énergétiques plus importants que sur un terrain plat.

En se servant des constantes observées, on a pu ainsi redessiner la carte des rues comme si celles-ci étaient toutes à l'horizontale.

On voit donc que la distance de la rue des Remparts à la rue St-Denis serait l'équivalent, sur un terrain plat, d'une marche des élévateurs à grain du Bassin Louise à l'intérieur de la Citadelle.

Cette nouvelle appréciation des distances nous permettra de mieux planifier les axes piétonniers « naturels » ainsi que d'autres services, tels que les circuits de transports collectifs.

— Les menaces physiques

Il y a incompatibilité entre les piétons et les véhicules automobiles lorsque la densité de l'un ou l'autre a dépassé un certain niveau. Plusieurs endroits précis au centre-ville peuvent être ainsi désignés.

Ainsi, toutes les traversées de l'avenue Dufferin que ce soit à d'Aiguillon, St-Jean, St-Joachim ou St-Cyrille sont des points dangereux. L'ouverture de l'autoroute Dufferin-Montmorency à l'automne de 1976 ne fera qu'accentuer ces conflits.

La traversée de St-Cyrille, dans sa partie élargie, est pratiquement impossible à cause des dénivellations entre les deux séries de voies. Il n'y a effectivement qu'un escalier pouvant permettre un tel passage. Cet escalier est cependant un très mauvais service à la population piétonnière en ce qu'il favorise la traversée d'une artère à caractère quasi auto-routier. Une des conséquences de la construction de St-Cyrille dans son état actuel est d'empêcher pratiquement toute traversée de ce boulevard, ce qui isole complètement la grande concentration d'emploi de la Colline du Quartier St-Jean-Baptiste, privant ainsi les établissements commerciaux ou de restauration d'une clientèle intéressante. Place Québec est de plus isolée du Carré d'Youville et du Vieux-Québec par l'avenue Dufferin.

La troisième traversée dangereuse est celle à la base de la côte d'Abraham, entre les sorties de l'ascenseur Gosselin et l'escalier métallique et les rues de la Couronne et Dorchester. Les quelques piétons aventureux osant traverser cette artère aux heures de pointe le font à leurs risques et sont souvent à l'origine sinon d'accidents du moins d'embouteillages.



LES DISTANCES ÉNERGÉTIQUES DU VIEUX QUÉBEC
(Piétons)

Ces trois concentrations de conflits entre les circulations piétonnières et véhiculaires doivent être étudiées sérieusement, car les risques d'accidents augmenteraient avec la densité. Dans certains cas, il est pratiquement impossible de donner préséance aux piétons aux feux de circulation sans engendrer de graves problèmes de congestion. À moins qu'on ne puisse un jour penser à refaire complètement ces trois axes en incorporant une séparation des circulations, il nous faut trouver des solutions réalistes à court terme. Dans plusieurs cas semblables, on a résolu ce problème par des circulations en sites protégés sous forme de passerelles ou de souterrains. Il faut cependant être très prudent et habile dans l'utilisation de ces types de liens afin de conserver les directions logiques qui guident tout cheminement piétonnier.

La quatrième concentration de conflits entre piétons et voitures n'est pas du tout du même type que les trois précédentes. Le Vieux-Québec, par son volume de trafic et le nombre de touristes et de résidents utilisant la marche comme moyen de circulation, est la plus grande concentration du centre-ville. Le nombre de marcheurs dans le Vieux-Québec est proportionnellement beaucoup plus grand que dans toute autre partie de l'agglomération québécoise. Le nombre de véhicules est aussi très grand, sachant que ce secteur est utilisé à près de 50% pour une circulation de transit. Le gabarit des rues, le caractère historique et touristique de ce secteur font que les promeneurs perçoivent les voitures automobiles comme une menace physique pour eux. Le questionnaire effectué à l'été 1975 auprès des touristes et des résidents prouve bien à quel point l'auto est perçue négativement dans ce secteur.

L'étude de 1968 (Vandry-Jobin/DeLeuw-Cather) avait dénombré 1,400 personnes circulant sur la rue St-Jean à l'heure de pointe (relevé effectué en 1966). Considérant que la taille de l'agglomération avait augmenté et que le Vieux-Québec était devenu aussi plus attirant pour les piétons, nous avons vérifié quel était le nombre de personnes circulant sur le même axe à l'heure de pointe ayant comme hypothèse que ce nombre devait avoir augmenté.

Le premier comptage effectué un jour de semaine soit jeudi le 21 août, donnait environ 1,900 personnes dans les deux directions entre 16.00 et 17.00 heures. Un deuxième comptage effectué le vendredi, 29 août donnait à son tour un nombre d'environ 2,340 personnes dans les deux sens, circulant sur la rue St-Jean entre midi et 13.00 heures.

Ainsi, sur St-Jean, au moment où le nombre de piétons est le plus grand, le transit étant à ce moment à son plus fort, le risque d'accidents sur les trottoirs très étroits est très grand. On peut soupçonner d'autre part que beaucoup plus de piétons circuleraient sur cette rue si elle était plus sécuritaire et plus attrayante (moins de pollution). Il est intéressant de noter que lorsqu'on a demandé aux touristes américains et ontariens leur circuit de visite du Vieux-Québec, ils ne mentionnaient généralement jamais la rue St-Jean bien que leur connaissance du nom des rues du Vieux-Québec était exacte. Ceci mis en parallèle avec le fait que ce sont ces groupes qui ont perçu le plus fortement l'agression de l'automobile tendrait à prouver que la rue St-Jean serait « boycottée » par les touristes à cause semble-t-il de l'achalandage automobile ou de la saturation des trottoirs dû à leur faible dimension.

Il existe actuellement au centre-ville divers tronçons d'un réseau piétonnier protégé tel que le mail St-Roch et les souterrains reliant les divers édifices gouvernementaux sur la Colline. Cependant, il n'existe souvent aucun lien logique entre ces diverses parties. De plus, le lien entre ces parties et les réseaux à ciel ouvert sont souvent mal faits ou pratiquement inexistants.

Un principe fondamental dans la planification de réseaux piétonniers veut qu'il y ait un but ou des points d'intérêts devant inciter les marcheurs à utiliser ces réseaux. On a très bien compris et adapté ce principe dans la planification des centres commerciaux modernes qui fonctionnent bien. Ainsi, on cherche toujours à localiser aux bouts des allées des points d'intérêts qui sont habituellement de gros magasins à rayons très connus et bien cotés. Les gens devant de rendre d'un centre d'intérêt à l'autre passent nécessairement devant les points secondaires. Ce qui a été très bien interprété par les commerçants, il faut maintenant chercher à en appliquer le principe au centre-ville. Ceci ne veut pas dire qu'on doive chercher à transformer le centre-ville en un immense centre commercial, mais plutôt à localiser les tronçons du réseau piétonnier de manière à ce qu'ils passent par tous les points majeurs structurant le centre-ville.



LES VOCATIONS

4

4. Les vocations

4.1 La vocation du centre-ville de Québec

Bien que le centre-ville soit compris comme un tout où chaque partie remplit un rôle complémentaire, on a toujours présenté sa vocation dans la région en parlant de la vocation de ses parties. L'étude de la Colline Parlementaire suivie de l'étude du « Concept général de réaménagement de l'aire 10 » firent état de quatre pôles importants au centre-ville. Ces pôles étaient: la Colline Parlementaire, le Vieux-Québec, et St-Roch (partie commerciale) et le Carré d'Youville.

Les quartiers d'habitation existants: Saint-Jean-Baptiste et Saint-Roch ou proposés comme le Vieux-Port, étaient vus comme des éléments d'appoint venant boucher les trous laissés par les quatre pôles identifiés plus haut. Depuis lors, la conception qui prévaut de la dynamique du centre-ville considère ces zones résidentielles assez importantes pour que leurs limites soient définies avec exactitude et que les fonctions de centre régional se plient aux contraintes physiques et sociales découlant de cette reconnaissance. C'est dans cet esprit que nous représentons ici ce que nous considérons être la vocation des composantes du centre-ville de Québec. Les concepts d'organisation et d'interrelation seront touchés plus loin dans la partie « démarche ».

— Le centre-ville

Le schéma d'aménagement de la commission d'Aménagement de la Communauté urbaine de Québec décrit ainsi la vocation du centre-ville de Québec dans un cadre régional:

« Unique en son genre dans tout le territoire de la Communauté: le centre-ville serait le lieu privilégié d'échanges, puisqu'il regrouperait les activités et équipements urbains et régionaux les plus importants et les plus spécialisés du territoire, afin de répondre aux besoins de l'ensemble de la population de la communauté: les activités et les équipements urbains considérés ici conféreraient à la zone choisie comme centre-ville un caractère socio-économique de zone principale d'emploi et d'administration (sièges sociaux, gouvernement, tourisme, commerces) et un caractère socio-culturel privilégié (musées, théâtres, cinémas, patrimoine historique, restaurants. . .) en y consolidant la fonction résidentielle afin d'assurer au centre-ville une vie sociale permanente et l'utilisation maximale des équipements socio-communautaires ».

4.2 La perception du Vieux-Québec

La vocation du Vieux-Québec et surtout les aménagements physiques qui y sont reliés provoquent beaucoup de discussions chez tous ceux qui s'intéressent à ce secteur de Québec.

Afin d'avoir une image plus juste de la façon dont est perçu le Vieux-Québec, un groupe de recherche de l'université Laval a entrepris depuis deux ans une étude de la perception de différentes catégories de gens venant dans le Vieux-Québec. Les principaux groupes interrogés sont les touristes étrangers (américains et canadiens), les touristes montréalais (venant de la région métropolitaine de Montréal), les touristes de la région métropolitaine de Québec (appelés ici Québécois) et enfin les résidents du Vieux-Québec (appelés Vieux-Québécois). Les résultats d'une partie de cette étude se retrouvent en appendice à ce rapport, sous la forme de tableaux.

Lors de la rédaction de ce document, les questionnaires venaient à peine d'être complétés[1]. Les chercheurs ont bien voulu compiler les réponses aux questions qui touchaient de plus près l'avenir et l'aménagement du Vieux-Québec. C'est donc grâce à leur collaboration spéciale que nous pouvons aujourd'hui présenter ces résultats. L'interprétation n'engage cependant que l'auteur de ce rapport. Pour une interprétation plus complète et conforme on devra se référer au document final qui sera publié par les chercheurs[2].

Les données de cette enquête révèlent qu'il existe une différence marquée entre la perception du Vieux-Québec qu'ont les Québécois et celle qu'ont les touristes montréalais et étrangers.

Ainsi le Vieux-Québec est un symbole universel pour les américains et national pour les canadiens. On vient voir un lieu historique, une représentation d'une culture différente de la sienne et surtout un mode de vie. On vient voir beaucoup plus les vrais vainqueurs de la bataille des Plaines d'Abraham, c'est-à-dire les Québécois, que les vestiges historiques.

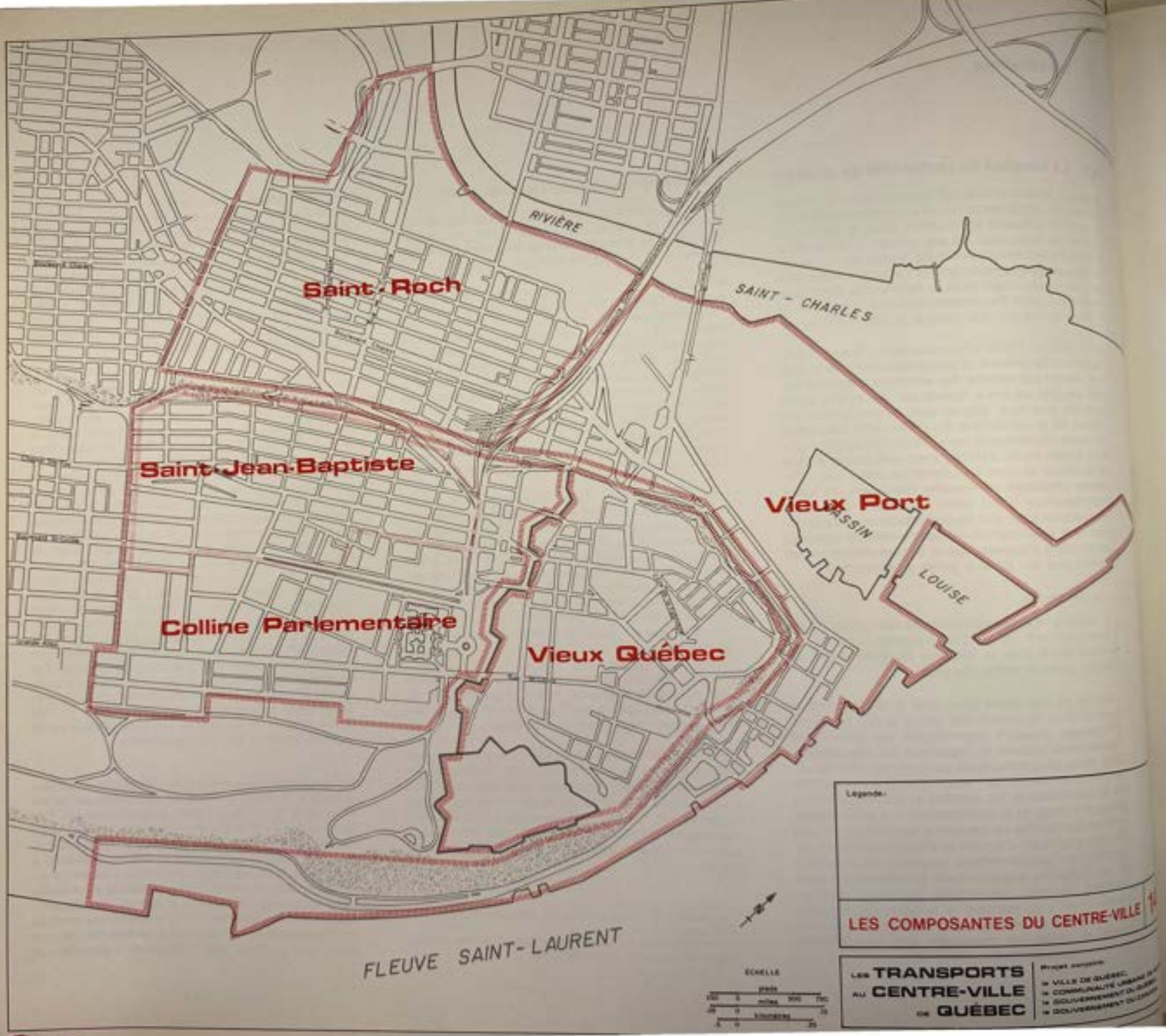
Les montréalais voient dans le Vieux-Québec un symbole sentimental, le seul lien véritable avec leur passé. Le comportement de ceux-ci réflète bien cet attachement; leur séjour dans le Vieux-Québec est un nouveau type de pélerinage dans un lieu sacré. Il suffirait de peu pour qu'ils s'agenouillent et baisent ce sol sacré. Certains osent même le faire comme en fait foi le témoignage de l'un des membres de l'équipe de l'étude. En retour, ils sont très frustrés de ne pouvoir rien dire ou ne rien faire concernant l'usage que l'on fait de ce lieu sacré.

Pour les Québécois, par contre, le Vieux-Québec est le lieu par excellence pour « foirer ». (« Cette expression typique à la région résulte de la transformation du mot « foire » en un verbe. Elle veut dire « faire la fête ». C'est sur St-Jean ou sur la « Terrasse » que de 14 à 18 ans on vient rencontrer quelqu'un. A un âge plus avancé c'est dans les nombreux cafés et bars qu'on continue. Malgré le nombre impressionnant de touristes, certains établissements sont réservés de fait aux Québécois. Il existe tout un réseau d'amis et de connaissances relié à ces différents types d'établissements de détente. D'autre part, le Vieux-Québec est aussi un lieu fonctionnel: on y travaille. On y vient tous les jours, par auto ou transport en commun. On y circule à pied, après avoir stationné son véhicule. On travaille dans de vieux édifices rénovés ou non. On y vit parfois. On est donc très conscient des contraintes du milieu ancien sur l'aspect fonctionnel de la vie quotidienne. Bien que les décisions concernant la Colline Parlementaire et l'autoroute Dufferin-Montmorency soient venues du niveau provincial, souvent malgré les positions des organismes de planification au niveau local, un très grand nombre de Québécois y sont favorables parce qu'elles facilitent leur vie quotidienne.

Ce comportement est tout à fait normal et on peut le comparer à ce que la majorité des québécois au niveau de la province ont vécu personnellement. Les générations de 25 à 40 ans ont été les premières à se rendre compte de la valeur des objets usuels du patrimoine québécois. Ces gens ont donc demandé à leurs parents ou grands-parents de leur laisser tel ou tel objet. Ainsi, la vieille chaise berceuse ou la vieille table en pin est devenue la propriété des descendants. Malheureusement, très souvent ces parents ou grands-parents l'avaient déjà remplacée par une table plus pratique avec dessus en « arborite » et

[1] Les résultats de l'enquête auprès de Vieux-Québécois n'ont pu être compilés à temps.

[2] Projet Vieux-Québec, Cellule de géographie culturelle, Département de Géographie, Université Laval.


RIVIÈRE
SAINT - CHARLES
Saint-Roch
Saint-Jean-Baptiste
Colline Parlementaire
Vieux Québec
Vieux Port
BASSIN
LOUISE
FLEUVE SAINT-LAURENT
Légende:
LES COMPOSANTES DU CENTRE-VILLE
Les TRANSPORTS au CENTRE-VILLE de QUÉBEC

« pattes chromées ». Ceux qui y tenaient vraiment ou en avaient les moyens, ont racheté l'équivalent chez un antiquaire.

— Perception d'ensemble

De façon plus spécifique, l'enquête nous permet de savoir qu'au niveau rationnel, les gens connaissent avec exactitude les limites du Vieux-Québec. Par contre, au niveau du vécu, ils englobent souvent la Colline parlementaire même si le questionnaire ne la mentionnait jamais. En général, les commentaires reliant la Colline au Vieux-Québec sont du genre: le Hilton, le Concorde, le « G » et le « H » n'auraient jamais dû être construits. Ces commentaires négatifs à l'égard de ces immeubles viennent surtout des touristes américains et ontariens.

— Accessibilité

Au niveau de l'accessibilité, la très grande majorité des gens enquêtés dit qu'il est très facile de se rendre de l'extérieur de la région au Vieux-Québec. Lorsqu'ils sont rendus dans le Vieux-Québec, tout est accessible à pied à cause de la taille de la vieille ville. La majorité des touristes américains sont agréablement surpris de pouvoir marcher librement le jour comme le soir dans le Vieux-Québec. Cette « sécurité sociale » est cependant compromise par le manque de sécurité physique dû au très grand nombre d'autos rendant la marche dangereuse et fatiguante. (plus de 55% des touristes américains et ontariens). Cette contrainte physique à la marche est aussi perçue de la même façon par les autres groupes questionnés. Les fortes pentes de certaines rues du Vieux-Québec sont mentionnées comme un des éléments qui caractérisent ce territoire mais jamais, pour les touristes, comme une contrainte à la marche.

— Circulation

Plus de 80% de tous les groupes questionnés ont exprimé le désir d'interdire ou de restreindre la circulation des voitures privées dans le Vieux-Québec. Pour arriver à ces fins, les touristes américains et ontariens favorisent en général la limitation de la circulation, parallèlement à l'établissement de services publics de transports plus efficaces. Les Montréalais et les Québécois par contre favorisent la limitation de la circulation dans certaines rues et / ou à certaines heures.

Il n'y a environ qu'un Québécois sur cinq qui favoriserait une amélioration ou le développement de la circulation dans le Vieux-Québec. En aucun moment, on ne propose d'élargir les rues dans le Vieux-Québec en vue d'améliorer la circulation.

— Aménagement

En général, tous les groupes favorisent la poursuite de la rénovation du Vieux-Québec, bien qu'à ce sujet la proportion chez les Montréalais et les Québécois soit plus faible que dans les trois autres groupes. De même, environ 5% des réponses expriment le désir que cette rénovation ne soit pas trop de type commerciale. Aucun Québécois interrogé n'a exprimé ce désir.

Pour plus du tiers, les touristes étrangers veulent « garder » les gens habitant actuellement le Vieux-Québec. Cette proportion pour les Montréalais et les Québécois s'établit plutôt vers les 10%.

Assez curieusement, seuls les Québécois (près de 40%) et les Montréalais (17%) notent l'intérêt de garder l'esprit français ou québécois dans la rénovation. On dénote à peine 5% chez les trois autres groupes. Ceci s'explique probablement par le fait qu'étant eux-mêmes de culture différente les touristes distinguent mal les influences étrangères dans l'architecture du Vieux-Québec.

— Manière de vivre

À la question leur demandant s'ils avaient perçu une manière particulière de vivre dans le Vieux-Québec, environ 60% des gens enquêtés qui ont répondu oui, trouvent que ce qui caractérise cette façon de vivre c'est l'aspect détente donnant aux gens le « temps de vivre ».

À près de 10%, les Ontariens, les Montréalais et les Québécois ont indiqué que cette façon de vivre venait de ce que les gens semblaient se connaître.

Finalement, l'ambiance de fête saisonnière a été aussi perçue comme une caractéristique de la manière de vivre dans le Vieux-Québec.

— Image du Vieux-Québec

En général, après une visite de quelques jours, les touristes étrangers et canadiens repartent avec une image positive du Vieux-Québec. Ceux qui trouvent que ce territoire « s'est dégradé » depuis leur dernière visite ou par rapport à la publicité que l'on en fait, perçoivent le Vieux-Québec comme étant trop touristique, trop commercial et n'ayant pas assez de vie québécoise.

Les québécois et les montréalais sont du même avis pour garder le Vieux-Québec tel quel avec sa polyvalence (fonctions habitat/détente/commerciale/touristique/travail/loisir. . .).

— Divers

La longueur du séjour des touristes dans le Vieux-Québec est de trois jours à une semaine. En général, cependant, les gens y passent trois jours. Près de 80% des gens sont venus en voiture, seuls, avec des amis ou « sur le pouce ». Les touristes étrangers garent très peu souvent leur voiture sur la rue qui semble être réservée aux Québécois et Montréalais. Cependant, ces touristes garent leur véhicule à l'intérieur des murs dans des édifices ou des terrains de stationnement.

Le trajet effectué par les touristes est très constant et emprunte les rues suivantes: St-Louis, de la Fabrique, Buade, Ste-Anne, du Trésor et les rues qui vont et viennent à Place Royale. Assez curieusement, les touristes étrangers et montréalais mentionnent très rarement la rue St-Jean comme faisant partie de leur circuit.

Leur choix de lieu de résidence est aussi constant. On cherchera d'abord à trouver un petit hôtel à cause de sa taille et de son aspect sympathique dans la trame urbaine du Vieux-Québec. On choisit un motel quand on n'a pas de réservation et que le coût est important. On loge dans les hôtels du genre Hilton parce qu'on assiste à un congrès mais on logerait ailleurs s'il n'y avait pas cette contrainte. On choisit le Château Frontenac à cause de sa renommée et enfin, on dort dans les hôtels du type Holliday Inn à cause de la facilité de réservation, etc. . .

Les Québécois viennent en grande majorité dans le Vieux-Québec pour prendre une bière, se détendre et rencontrer des amis. Les touristes viennent marcher dans la ville, magasiner dans les boutiques d'artisanat et manger au restaurant (pour un total d'environ 80%).



4.3 Les Secteurs du Centre-ville

— Le Vieux-Québec

Les tendances identifiées dans le « Concept de réaménagement du Vieux-Québec » n'ont fait que prendre de l'ampleur depuis 1970. Le Vieux-Québec se transforme lentement en ville-musée sans population résidente locale. Les bâtiments changent d'affectation passant des résidences à bureaux, « Tourists Rooms » et bar-restaurants. Ceux qui conservent la fonction habitation après une rénovation n'offrent plus que de petits appartements ou des « bachelors » chassant ainsi les familles pour les remplacer par des personnes seules ou de jeunes couples. Le changement s'effectue aussi par rapport aux revenus. Il est actuellement impossible de rénover un appartement et de le remettre sur le marché à un prix abordable aux gens à revenus modestes. L'ancienne population a donc une autre raison pour chercher à se loger ailleurs. Demeurer dans le Vieux-Québec est maintenant à la mode. Plus de gens à revenus plus élevés sont prêts à payer le prix pour loger dans ce quartier.

Le nombre de cafés-terrasses ou d'établissements avec permis d'alcool semble s'accroître à un rythme de plus en plus grand. Les boutiques et les galeries d'art se trouvent des locaux partout. On voit apparaître de tels établissements dans les rues hier encore vouées exclusivement à la fonction résidentielle.

Les professionnels chérissent maintenant ce quartier. Ce sont ceux qui peuvent payer le plus haut prix pour acquérir un immeuble avec l'intention de le transformer en édifice à bureaux. Il est à se demander dans combien de temps nous verrons disparaître le dernier appartement sur la rue d'Auteuil!

Il n'existe pratiquement plus de services communautaires convenables dans le Vieux-Québec. Cette situation est créée par une série d'événements découlant les uns des autres. La population résidente diminuant surtout dans la catégorie de ménages avec familles, on ferme la seule école élémentaire publique du secteur. La fermeture de l'école amène des jeunes couples avec enfants à chercher un logement là où de tels services existent, c'est-à-dire en dehors du Vieux-Québec et le même processus se répète pour de nombreux autres services de ce genre.

Les artistes et les artisans qui au début des années soixante ont participé à la revitalisation du Vieux-

Québec ne peuvent plus se payer des locaux aux prix du marché actuel. Les choses sont produites ailleurs et on ne fait que les écouler dans ce quartier. On a divisé la fonction production de la fonction mise en marché. En terme de gestion, cette séparation est bénéfique à court terme pour l'entreprise. Cependant dans le contexte où le Vieux-Québec lui-même peut-être considéré comme une entreprise au même titre que toute ville d'ailleurs, cette séparation risque d'avoir un effet néfaste à moyen et long terme.

Il est à prévoir que ces tendances qui suivent le cours normal de l'offre et de la demande, ne feront que s'amplifier et nous donneront d'ici peu une ville-musée, sans âme avec de très belles maisons de pierre où les touristes pourront y dormir. Les Québécois verront de loin ce qui reste du Vieux-Québec et assez souvent viendront dans ces lieux pour y prendre une bière.

Nous croyons cependant comme beaucoup d'autres que cette vision est fataliste. Il reste encore assez de « bon sens » chez les Québécois pour qu'une action énergique efficace soit entreprise. L'intervention isolée d'organismes de bonne foi ne donnera aucun résultat valable. Il faut donc s'entendre sur des objectifs de réaménagement et se partager la tâche au niveau de la réalisation.

Nous avons vu que les Québécois comme les touristes favorisaient une politique de réaménagement du Vieux-Québec où un certain statu quo serait conservé. On apprécie la polyvalence tout en souhaitant augmenter le nombre de résidents locaux et camoufler le plus possible l'aspect commercial du Vieux-Québec. On indique même qu'on devrait conserver la population actuelle qui est plus représentative de la vie québécoise.

Afin de conserver cette polyvalence et cette population, nous proposons une politique de réaménagement basée sur les principes suivants:

1. diviser le Vieux-Québec en zones à vocation dominante et confirmer la vocation de ces zones;

2. ne permettre aucun changement au niveau des fonctions des bâtiments du Vieux-Québec (respecter les droits acquis);

3. ne permettre des changements que lorsqu'ils se font dans le sens du retour à une fonction habitation dans les zones où c'est la vocation dominante;

4. que la ville, le Ministère des Affaires culturelles et toutes les autres agences pertinentes coordonnent leurs programmes de subvention à la restauration afin de réduire le prix du logement pour les gens à revenus moyens;

5. réduire graduellement la place faite à l'automobile dans le Vieux-Québec en permettant cependant la desserte essentielle;

6. Continuer et amplifier la politique mise en oeuvre depuis 1970 de redonner de plus en plus de place aux piétons dans le Vieux-Québec.

Cette politique de réaménagement devrait mener à une certaine fixation du niveau de l'emploi et de l'habitation du Vieux-Québec. Nous avons évalué les changements dans ces deux secteurs à une diminution de 200 emplois et à une augmentation du nombre de résidents de l'ordre de 365 personnes.

Dans le contexte du centre-ville, le Vieux-Québec aurait ainsi comme vocation d'être le pôle de certaines activités touristiques importantes: fonctions récréative, hôtelière et culturelle auxquelles s'ajouteraient d'importantes fonctions commerciale, administrative et d'habitation.



— La Colline Parlementaire

La Colline à l'opposé du Vieux-Québec a vu sa trame complètement modifiée, perdant ainsi la polyvalence des fonctions pour devenir un territoire à fonction monolythique.

Au sud, les plaines d'Abraham forment un bloc imposant d'espaces verts entre la colline et la falaise. Les immeubles gouvernementaux à fonction administrative forment un second bloc un peu plus au nord parallèlement au précédent. Finalement, la fonction hôtelière récente amorce un troisième bloc cette fois-ci au nord du boulevard St-Cyrille. Il y a bien ici et là des fonctions de d'autres types que la fonction dominante: le Grand Théâtre, le Concorde, Place Québec. . . , mais dans l'ensemble cependant les fonctions dominantes auraient tendance à se raffermir.

Entre le « bloc » des Plaines et le « bloc » des édifices administratifs se trouve intercalé un des axes les plus représentatifs d'une époque dans l'histoire de la ville de Québec. L'axe de Grande-Allée par son échelle, son architecture, et son couvert végétal est digne d'être préservé du développement inconsidéré.

Un bref relevé des projets connus de développement au centre-ville de Québec illustre de façon frappante l'intérêt que l'entreprise privée porte à la colline. Si tout se réalisait sans contrôle, on transformerait la Colline en un petit « Manhattan ». L'axe de Grande-Allée serait complètement transformé en « cañon » artificiel. Le flanc nord de St-Cyrille formerait une barrière d'immeubles élevés enlevant ainsi tout ensoleillement au quartier Saint-Jean-Baptiste, rendant le boulevard Saint-Cyrille encore plus rébarbatif aux piétons. Les édifices gouvernementaux actuels feraient figure de parents pauvres lorsque comparés aux immeubles gigantesques qui les entoureraient.

Cette concentration d'immeubles donc d'emplois, nécessiterait l'addition de voies d'accès pour les véhicules motorisés. Ce qui resterait d'intouché par le développement immobilier serait consacré au réseau routier.

Heureusement que la croissance de niveau de l'emploi de la région et du centre-ville de Québec ne permet pas un tel développement. Ce qui est encore



plus réconfortant cependant c'est que l'on se rende compte que ce type de développement n'est pas nécessairement celui que l'on doit souhaiter. On peut très bien obtenir un noyau d'emploi fort sans détruire l'âme d'une ville et la qualité d'un milieu de vie. A ce titre, le centre-ville de Québec aurait beaucoup à perdre.

Il est donc clair pour nous que la Colline Parlementaire représentera un pôle d'activité administrative important complété par des fonctions hôtelières, récréatives et culturelles. La fonction résidentielle prendra d'autre part de plus en plus d'importance.

Les politiques de réaménagement de la Colline Parlementaire devraient suivre les préceptes suivants:

1. délimiter clairement les limites des aires protégées (l'axe de Grande-Allée et le secteur Berthelot);

2. insister davantage sur la qualité du développement à être ajouté sur la Colline que sur la quantité;

3. limiter le développement sur la Colline aux nouvelles limites prescrites et diriger toute demande supplémentaire vers les zones désignées à cet effet (au centre-ville ou dans la région);

4. limiter la construction de stationnements et faire en sorte que les stationnements existants dans les complexes G et H puissent être accessibles le soir suivant la demande;

5. vouer à une vocation résidentielle, les grandes superficies aptes à un redéveloppement (le site de la Sûreté du Québec etc);

6. intégrer l'habitation aux nouveaux projets d'espaces à bureaux permis.

Malgré ces restrictions, on ajouterait au niveau actuel plus de 12,350 emplois. On verrait de plus au delà de 3,590 nouveaux résidents s'installer dans ces limites. Il est donc vrai de dire qu'on peut réaménager un secteur en regardant ce qui fait sa qualité de vie tout en favorisant une certaine croissance.

— Le quartier St-Jean-Baptiste

Même si juridiquement les quartiers n'existent plus à Québec, on identifie souvent un secteur par le nom du quartier qui l'identifiait antérieurement. Ainsi, on perçoit actuellement le quartier St-Jean-Baptiste comme l'aire définie par le boulevard St-Cyrille au sud et la falaise au nord, de l'avenue Dufferin à l'est à Salaberry à l'ouest. Quelques fois on ajoute à cela, la portion comprise entre Cartier et Claire-Fontaine jusqu'à Grande-Allée.

A cause de la conception qu'on se faisait de la rénovation urbaine il y a quelques années, alliée à la volonté de regrouper les services administratifs du gouvernement provincial, on a considéré ce quartier comme un espace négatif qu'on pouvait amputer sans causer de problèmes majeurs.

Les conceptions ayant changé, on perçoit beaucoup plus maintenant ce quartier comme une entité positive bien délimitée.

De par son architecture et le style de vie de ses habitants, ce quartier est beaucoup plus « québécois » et homogène que le Vieux-Québec.

On semble retrouver actuellement dans ce quartier la volonté de mise en valeur qui caractérisait le Vieux-Québec du début des années soixante. C'est l'endroit où les « idées nouvelles » peuvent se loger. Le nombre et la variété des artisans habitant et surtout travaillant dans ce secteur est très grand. Les nouvelles tendances ont pignon sur rue: coopératives naturistes alimentaires, restaurants végétariens, etc. . .

Les jeunes ayant peu d'argent investissent dans ce quartier parce qu'il n'est pas intéressant encore pour les promoteurs immobiliers. Les prix sont donc très bas à comparer à ceux de l'autre côté de Dufferin. Si aucune décision n'est prise concernant l'utilisation du sol de la partie est du quartier, près de Dufferin et de St-Joachin, on sera témoin d'une transformation vers des fonctions administratives, commerciales et hôtelières. Cette absence de décision confirmant la vocation résidentielle de ce secteur favorisera un développement immobilier de nature à chasser les résidents actuels. Ils n'auront pas la chance cependant d'être protégés par la loi des biens culturels comme l'est le Vieux-Québec. Les pressions du marché immobilier seront telles qu'on verra surgir des édifices en hauteur détruisant à jamais l'âme de ce quartier. Il y a déjà tellement de secteurs où des constructions en hauteur sont permises dans les environs qu'on ne perdrait rien à laisser à ce quartier son échelle actuelle. Il y a de plus un stock important de grands logements accessibles aux familles à revenus modestes. Il est illusoire de penser pouvoir reconstruire l'équivalent avec les coûts de construction que nous connaissons actuellement.

Donc, en plus de la vocation résidentielle déjà consacrée au quartier St-Jean-Baptiste, nous pouvons prévoir que s'ajoutera une fonction importante de fabrication artisanale complétée par une fonction commerciale de service au quartier.

La politique de réaménagement de ce quartier se baserait sur les principes suivants:

1. identifier les limites fonctionnelles du quartier et confirmer sa vocation résidentielle;

2. désigner comme aire protégée le secteur englobé par ces limites. Interdire dans les aires protégées tout changement physique majeur (trame urbaine, axes routiers, gabarit des bâtiments, type d'utilisation des locaux. . .);

3. favoriser le maintien de la fonction habitation par la restauration, la consolidation des services communautaires et par l'établissement de nouveaux services au besoin;

4. identifier et mettre en valeur un « point focal » permettant de transformer cet espace négatif en espace positif;

5. libérer les rues des autos et de leurs prolongements en construisant des stationnement pour les résidents;

6. faciliter l'accessibilité nord-sud autant qu'est-ouest pour les résidents de ce secteur.

Ce réaménagement impliquerait les changements suivants: une augmentation d'environ 1,135 résidents et un certain statu quo du nombre d'emplois. St-Jean-Baptiste faisait partie de la Colline Parlementaire ces données étaient déjà incluses dans celles de la colline.



— Les plaines d'Abraham

Ce secteur compris entre la falaise et la Colline Parlementaire n'a jamais été présenté comme un élément composant du centre-ville. Cependant, son rôle à certains égards est assez important pour qu'un changement majeur de sa vocation affecte tout le centre-ville de Québec.

Comme dans tout milieu urbain, la proximité d'un parc attire un développement intense. Québec ne fait pas exception, il suffit de voir les nouveaux édifices en hauteur construits à proximité des Plaines.

On se sert aussi des Plaines comme déversoir au trop plein des axes de circulation et de stationnement du centre-ville. Ainsi, l'été, on enregistre un nombre impressionnant de véhicules qui empruntent les voies sur les plaines pour aller et venir au centre-ville. Les propriétaires des véhicules en stationnement ne sont pas tous des gens recherchant un oasis de tranquillité pour quelques minutes. Certains véhicules y passent la journée alors que leurs propriétaires travaillent dans les édifices à bureaux à proximité.

Les Plaines, qui ont toujours été identifiées comme espaces verts et de loisirs, n'offrent en fait aucun équipement de loisirs à l'exception du petit parc près de l'église St-Dominique. Avec l'abondance des véhicules automobiles pendant la saison estivale, l'accès même des Plaines peut être dangereux pour les enfants. L'expérience d'une piste cyclable sur ce territoire a été abandonnée faute d'adeptes. Il faut se rendre compte cependant qu'il ne suffit pas que l'on ferme une rue pour que tous les cyclistes s'y sentent attirés. Il faut donner un sens, un but, à la promenade cycliste. Les réseaux proposés dans le schéma d'aménagement de la C.U.Q. et explicités dans l'annexe technique « espaces verts » offriraient aux amateurs cette motivation. La découverte de sa ville à la vitesse d'un cycliste avec tous les avantages de flexibilité, d'exercice physique, de détente qui s'y rattachent serait de nature à favoriser ce nouvel aspect de la qualité de vie de notre milieu.

La vocation future des Plaines d'Abraham est un sujet très délicat. Il ne nous a pas été donné d'étudier à fond ce problème. Ce que nous proposons comme principes de développement est très général et, les implications particulières qui en découleraient devraient faire l'objet d'une étude sérieuse suivie d'une période de consultation.

Ainsi, les politiques de réaménagement des Plaines d'Abraham découleraient des principes suivants:

1. conserver l'intégrité (limites actuelles) de ce territoire à tout prix;
2. ne permettre aucune construction qui ne serve aux fonctions loisirs et détente;
3. restreindre la place faite à l'auto de façon graduelle pour en arriver à la desserte et à l'accessibilité essentielles;
4. favoriser la fonction loisirs et détente sur ce territoire par des aménagements appropriés;
5. près des zones habitées, aménager quelques parcs pour enfants;
6. faire en sorte que le parc puisse servir en toutes saisons et pour ce faire, fournir les services essentiels appropriés.



_ St-Roch

Considéré à l'origine comme le centre d'affaires et de commerce de Québec, ce quartier a perdu de son importance relative par rapport aux autres secteurs du centre-ville actuel et par rapport aux autres centres commerciaux de la région.

De centre commercial régional principal, St-Roch est devenu un centre commercial parmi d'autres. L'impact réel des investissements massifs des dernières années pour revaloriser cette fonction (St-Joseph converti en mall couvert et les stationnements étagés) ne sont pas encore connus, tout au moins les conséquences à long terme.

St-Roch n'a pas seulement une fonction commerciale; on y réside aussi. On a cependant négligé la fonction résidentielle de ce secteur avant le « Concept de réaménagement de l'Aire 10 » et « Kabir-Kouba ». Il faut dire que le gabarit des rues illustre une période où l'automobile avait peu de place et que les exigences actuelles des résidents (accessibilité et stationnement) entrent en conflit direct avec leur désir légitime de revaloriser la fonction résidentielle de ce secteur.

Le réseau routier de St-Roch sert pratiquement aujourd'hui d'autoroute d'accès à la Colline Parlementaire et au Vieux-Québec. Les rues de la Couronne et Dorchester sont des axes importants de transit local nord-sud, tandis que le boulevard Charest est un axe important est-ouest. Parce que ces axes existent depuis longtemps, l'utilisation du sol adjacent à ceux-ci, s'est adaptée à cette fonction.

À la limite ouest de St-Roch, le boulevard Langelier est à son échelle l'équivalent des axes que l'on veut préserver sur la Colline Parlementaire tel que l'axe de Grande-Allée.

Pour que le centre-ville de Québec devienne vraiment « le centre-ville fort » voulu dans le schéma d'aménagement de la région, la fonction commerciale de St-Roch doit reprendre de l'importance, non seulement en superficie mais aussi en type de marchandise offerte. Cependant, on ne peut entrevoir le mail St-Roch entouré de toutes parts d'espaces de stationnement à perte de vue, tel que les centres commerciaux récents implantés en périphérie. La trame urbaine est trop dense et les investissements en structures immobilières et routières trop importants pour qu'on puisse songer à se servir de ces espaces pour du stationnement. À plus forte raison la population résidente actuelle entourant le mail a un droit acquis de jouissance des lieux. Cependant, certains investissements publics ont déjà hypothéqué des parties du Quartier. Ainsi le mail coupe St-Roch d'est en ouest et l'autoroute Dufferin-Montmorency du nord au sud à la limite est du quartier. Il reste encore à relier de façon quelconque les rampes de l'autoroute à une suite logique est-ouest dans St-Roch. Il n'est absolument plus question de construire l'autoroute de la Falaise (voir partie circulation) ce qui identifie le boulevard Charest comme seul débouché logique à ces rampes.



Cependant, une telle jonction ne devra pas être faite au détriment du quartier et du centre commercial.

Toute la partie comprise entre le boulevard Charest et la falaise de la rue de la Couronne à l'autoroute se transforme petit à petit et devient un milieu impropre à la fonction résidentielle. On aurait avantage à y localiser toute nouvelle arrivée de fonctions commerciales et administratives.

Le quartier au nord du mail a déjà été identifié par la ville comme secteur résidentiel en relation surtout avec l'espace résidentiel proposé sur les berges de la St-Charles par le projet Kabir Kouba. On devra, cependant, si on est sérieux dans cette optique, y mettre toutes les énergies nécessaires. En plus de la restauration d'un très grand nombre de bâtiments du secteur et de la construction de complexes nouveaux sur la St-Charles, on devra planifier tout ce secteur afin que le trafic de transit n'y passe plus; le trafic de transit étant inconciliable avec une vocation résidentielle.

Les politiques de développement de St-Roch devraient donc être basées sur les principes suivants:

1. confirmation des aires résidentielles existantes (telles que décrites dans la partie: aires protégées);
2. favoriser la transformation des espaces riverains de la St-Charles en secteurs résidentiels;

3. revaloriser la vocation régionale du centre commercial St-Roch par l'intégration des terminus de transports reliés directement au mail, et par l'étendue en surface, type et qualité des services offerts;

4. concentrer les développements futurs d'espaces à bureaux et de types administratifs au sud du mail et à l'est. Relier ces espaces au réseau du mail par des liens piétonniers;

5. confirmer les axes de transit des rues Dorchester et de la Couronne et du boulevard Charest. S'en tenir à ces axes et préserver les autres parties du quartier de la circulation de transit;

6. relier St-Roch à la haute-ville par des liens piétonniers intégrés au réseau projeté: l'ascenseur Gosselin rénové, le lien passant par le mail, le projet de la Gare du Palais et la Côte du Palais;

7. redonner une identité au secteur résidentiel au nord du mail en mettant en valeur, les services commerciaux au sud et la St-Charles au nord.

Ainsi 6280 résidents s'ajouteraient à la population actuelle alors qu'on observerait une augmentation de 4775 emplois.



— Le Vieux-Port

Sous la forme d'un croissant entourant le Vieux-Québec, cette partie du centre-ville est à l'origine l'endroit où se localisaient les principales fonctions portuaires et d'affaires. Au cours des années, l'évolution de la ville a amené un déplacement de certaines de ces activités et nous y retrouvons maintenant un agglomérat de fonctions plus ou moins reliées aux activités originales.

On y retrouve, dans le sens contraire des aiguilles d'une montre, les fonctions suivantes: habitation entre la rue du Petit Champlain et la falaise, entreposage d'équipement maritime, administration du ministère des Transports du Canada et le CN, lien important de transport avec la Rive-sud à la Traverse, développement touristique à Place Royale, fonction entreposage aussi bien dans le domaine de l'alimentation que dans les marchandises sèches, un peu d'habitations entre ces fonctions et la falaise, stationnement sur des îlots complets, entreposage maritime dans le Bassin-Louise, fonctions proprement portuaires, élévateurs à grain et entreposage de ferraille, cour de triage des chemins de fer CN, boutiques d'antiquaires, établissements de vente dans des domaines spécialisés, (matériel de cuisine pour restaurants, équipement de sports. . .), Gare du Palais, industrie, fonction administrative (édifice à côté de la Gare du Palais) et finalement à la limite ouest: une autoroute urbaine.

Il y a trop d'éléments et de fonctions disparates dans si peu d'espace pour qu'un changement majeur n'intervienne d'ici peu. Ainsi, les fonctions d'entreposage sont vouées à court terme à être relocalisées. L'avenir de la fonction de terminus ferroviaire de la Gare du Palais sera clarifié d'ici peu et il est tout probable que ce sera dans le sens d'une confirmation de cette fonction. Les activités reliées à la vocation portuaire du secteur de Place Royale au Bassin Louise seront elles aussi amenées à se relocaliser vers les nouveaux aménagements portuaires. Tout l'espace disponible (sur des terrains vagues ou dans des édifices sous-exploités) de ce secteur sera probablement voué à la vocation résidentielle à moyen terme.





En définitive, le Vieux Port sera encore multifonctionnel avec cependant, une consolidation de certaines fonctions.

— fonctions résidentielles de Place Royale au Bassin Louise;

— fonctions touristiques à Place Royale et près de la Gare du Palais;

— la Gare du Palais sera confirmée comme terminus ferroviaire intercités et possiblement régional;

— le marché St-Roch pourrait se relocaliser face à la Gare et une partie de ses installations se localiser dans cet édifice;

— la fonction administrative se confirmera par l'édifice multifonctionnel prenant place sur la nouvelle Gare;

— le Bassin Louise, remis à ses dimensions originales, servira de marina ainsi qu'à d'autres activités nautiques;

— la Traverse sera confirmée, à court terme, comme point d'entrée de la plus grande partie du transport collectif venant de la Rive-Sud;

— les berges du St-Laurent et du Bassin Louise feront partie d'un réseau piétonnier venant de la falaise sud à la St-Charles et à la falaise nord;

— les activités maritimes à l'ouest de la Traverse ainsi que les bâtiments administratifs déjà en place seront confirmés dans leur fonction.

En d'autres termes, les principes sous-jacents à cette utilisation du sol sont les suivants:

1. rendre accessibles les éléments naturels de ce secteur soit: le fleuve, le Bassin Louise et la St-Charles;

2. permettre, par une concentration de résidents, d'atteindre la masse critique qui permettra d'offrir des services communautaires valables desservant aussi les résidents du Vieux-Québec;

3. faire de la Traverse le point d'entrée des gens de la Rive-sud à tout le réseau intégré du centre-ville;

4. faire de la Gare du Palais, si un système de transport à capacité intermédiaire devenait réalité à Québec, le point d'entrée des gens venant de l'est, du nord et nord-ouest du territoire de la C.U.Q.

Ceci résulterait en une augmentation de 5205 résidents et 8145 emplois.

4.4 Les contraintes

De ce qui précède, deux nouveaux types de contraintes ont été identifiés. Ce sont les secteurs protégés et les éléments naturels.

— Les secteurs protégés

Les secteurs protégés sont des zones assez importantes pour que leurs limites soient définies avec exactitude et que les fonctions de centre régional du centre-ville se plient aux contraintes physiques et sociales découlant de cette reconnaissance.

Elles englobent ce que nous avons appelé: le Vieux-Québec, les Plaines d'Abraham, le secteur Grande Allée, St-Jean-Baptiste, St-Roch/St-Vallier et St-Roch-nord. L'inviolabilité de certains de ces secteurs est évidente comme dans le cas du Vieux-Québec et des Plaines d'Abraham. Elle l'est cependant moins dans les cas de St-Jean-Baptiste et St-Roch/St-Vallier.

Les limites réelles de ces secteurs dépassent l'aire de l'étude et une définition exacte de ces limites devrait être faite au plus tôt afin d'en sauvegarder l'intégrité.

Protéger ces secteurs signifie:

1. identifier les limites fonctionnelles;

2. confirmer la vocation;

3. ne pas permettre de changements majeurs au niveau de la trame urbaine, des axes routiers, du gabarit des bâtiments, du type d'utilisation des locaux...);

4. favoriser le maintien de la fonction habitation, quand c'est le cas, par la restauration et la consolidation des services communautaires.

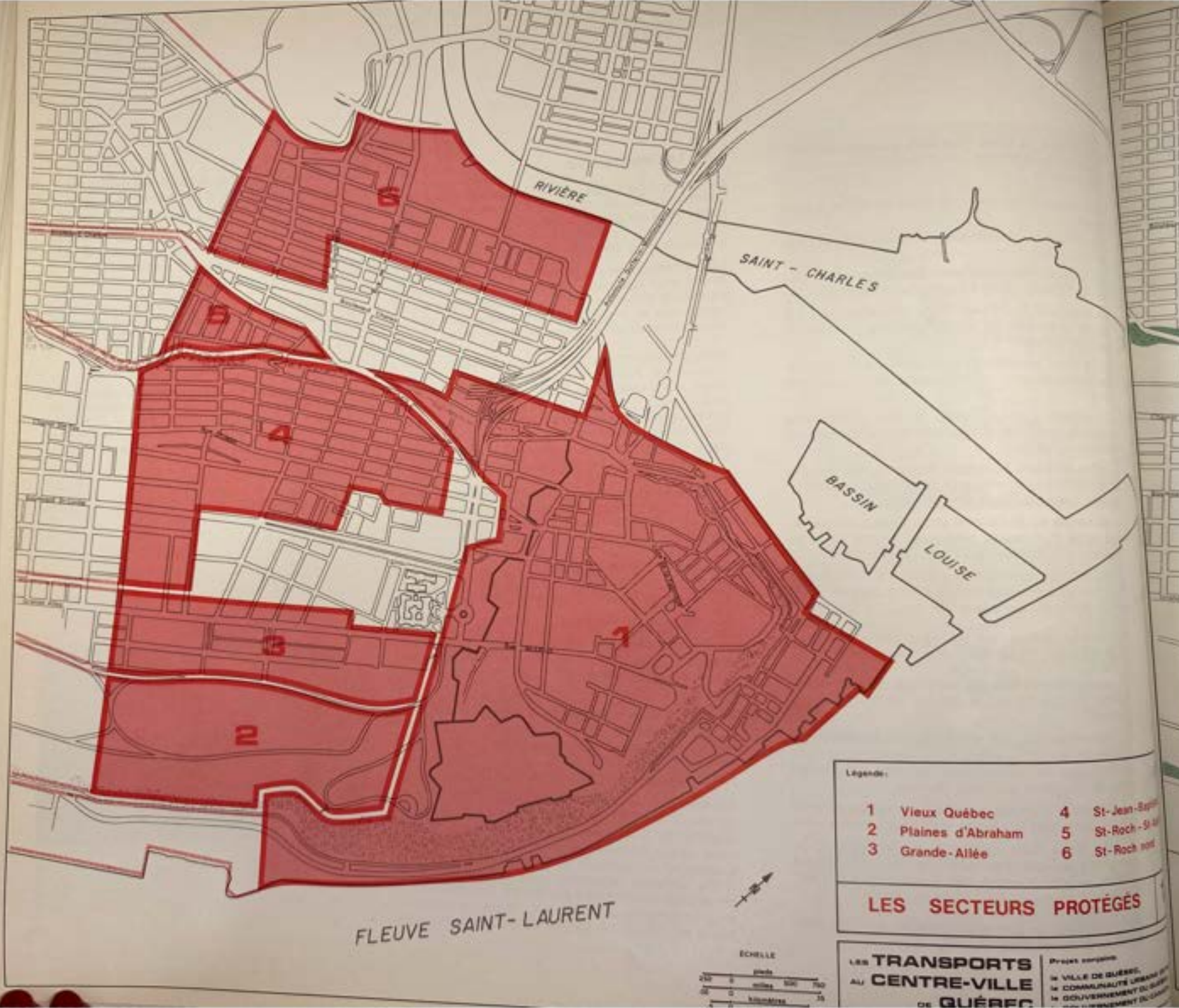
— Les éléments naturels

Les éléments naturels sont des atouts dont il faudrait se servir pour améliorer les conditions de vie à Québec. On a déjà compris l'aspect positif de certains de ces éléments: la patinoire sur la rivière St-Charles en est un exemple. De plus en plus, on parle d'une vocation récréative pour le Bassin Louise après avoir voulu le faire disparaître. Parallèlement à cela, on tente de redonner aux piétons, un accès au fleuve en libérant les berges dans le Vieux-Port. On propose de se servir de la falaise sud pour compléter un circuit piétonnier et cycliste venant de la partie ouest de l'agglomération.

Cependant, la falaise nord est la grande oubliée. En plus de s'en servir comme déversoir à neige et à calcium l'hiver, on avait proposé, en 1968, de se servir de ce corridor naturel pour en faire une autoroute.

Heureusement, ce projet ne s'est pas matérialisé. Ces éléments sont les caractéristiques propres à Québec et les faire disparaître rendrait cette agglomération semblable aux milliers d'autres sur le continent.

Il faut non seulement les conserver intacts, mais les aménager de façon intelligente. L'aménagement des berges de la St-Charles est un exemple d'une intervention heureuse et il faudrait envisager l'aménagement des autres éléments dans le même esprit.


RIVIÈRE
SAINT - CHARLES
BASSIN
LOUISE
FLEUVE SAINT-LAURENT
1
2
3
4
5
6
Légende :
1 Vieux Québec
2 Plaines d'Abraham
3 Grande-Allée
4 St-Jean-Baptiste
5 St-Roch - Sud
6 St-Roch nord
LES SECTEURS PROTÉGÉS
ÉCHELLE
pieds
milles
kilomètres
LES TRANSPORTS AU CENTRE-VILLE DE QUÉBEC
Projet conjoint
la VILLE DE QUÉBEC,
la COMMUNAUTÉ URBAINE DE QUÉBEC,
le GOUVERNEMENT DU QUÉBEC,
le GOUVERNEMENT DU CANADA



Légende:

1	Falaises	3	Bassin Louise
2	Fleuve St-Laurent	4	Rivière St-Charles

LES ÉLÉMENTS NATURELS 16

LES TRANSPORTS AU CENTRE-VILLE DE QUÉBEC

Projet conjoint:
- la VILLE DE QUÉBEC,
- la COMMUNAUTÉ URBAINE DE QUÉBEC,
- le GOUVERNEMENT DU QUÉBEC,
- le GOUVERNEMENT DU CANADA.



LA DÉMARCHE

5

5. LA DÉMARCHE

5.1 La croissance du centre-ville

L'augmentation du nombre de résidents et du nombre d'emplois a été calculée suivant:

1. les objectifs de développement de chacune des parties du centre-ville,

2. des projets de développement connus, réalistes et en accord avec ces objectifs de développement,

3. la disponibilité des terrains ou de tout autre potentiel de développement sur ces sites.

Le niveau de population et d'emploi déterminé ainsi équivaut à une situation désirable, compte tenu de nos capacités à interpréter la qualité de vie désirée par les résidents et les travailleurs au centre-ville de Québec. Ce niveau a été appelé « niveau de saturation » parce qu'il donne la limite maximum, d'après nos connaissances, à laquelle nous pouvons aspirer et au-delà duquel le centre-ville et par conséquent toute la région, perdrait cette qualité de vie si caractéristique à Québec.

La croissance des emplois est quand même très forte pour la taille de l'agglomération. Les diverses actions ayant un impact sur l'aménagement du centre-ville devront être faites avec beaucoup de prudence et de doigté. Ce même nombre d'emplois localisé à un endroit indésirable gâcherait irrémédiablement Québec. Le même raisonnement s'applique pour la croissance de la population résidente. On doit donc chercher la qualité dans le développement futur au centre-ville au lieu de la quantité. Québec a assez de potentiel « attractif » pour se permettre cela sans coût supplémentaire s'il y a une bonne coordination des actions et des investissements.

5.2 Déplacements en 1987 et 1995

Le « niveau de saturation » trouvé est indépendant du temps. Ainsi cette limite devrait être maintenue et le surplus de croissance relocalisé d'après le schéma d'aménagement de la région.

Nous basant sur les prévisions de croissances démographiques et de l'emploi de la région et des parties, des dates-clefs ont été déterminées. La première constatation fut de réaliser qu'en 1987, le niveau de l'emploi et des résidents serait sensiblement le même que celui prévu dans le « Plan de Circulation et de Transport du Québec Métropolitain » (PCTQM) de 1968. Par la suite, ces mêmes tendances ont déterminé 1995 comme étant l'année où vraisemblablement on atteindrait le niveau de saturation au centre-ville.

Les prévisions de l'étude de 1968 du niveau de l'emploi et des résidents au centre-ville coincidant avec les prévisions actuelles, il était tout à fait logique de se servir des estimations des déplacements venant de cette étude pour nous aider à planifier les transports au centre-ville en 1987.

Avec la collaboration des responsables de l'Étude de 1968, les données suivantes ont été déterminées en prenant comme hypothèse de base que les transports en commun conservaient la même proportion d'utilisateurs qu'en 1975.

SIMULATION PCTQM (1968)[1]

Nombre de déplacements de personnes sortant du centre-ville
Heure de Pointe P.M.

Année	Total	Transports collectifs	Passagers	Conducteurs
1987	34,000	12,500	6,300	15,200
1995	37,400	13,800	6,600	17,000

Les niveaux de l'emploi et de la population de 1995 étant approximativement de 10% supérieurs à ceux de 1987, la même proportion a été ajoutée aux déplacements de 1987 pour 1995.

5.3 Les conséquences

Le tableau précédent prenait pour acquis un statu quo au niveau de la répartition modale c'est-à-dire que les gens utiliseraient en 1987 et 1995 les modes de transports dans les mêmes proportions qu'actuellement.

Au niveau routier, sachant d'une part qu'il y aura 17,000 conducteurs, (donc véhicules privés auxquels il faut ajouter ceux du transport collectif soit environ 5%) à sortir du centre-ville de Québec en 1995 à l'heure de pointe du soir et d'autre part, sachant que la capacité du réseau actuel, incluant l'autoroute Dufferin-Montmorency, est de 11,800 véhicules pour la même période, il y aura un surplus de plus de 5,200 automobiles en plus des véhicules des transports collectifs.

Ce surplus de véhicules aurait besoin d'environ 11 voies supplémentaires pour pouvoir sortir du centre-ville d'après nos normes actuelles. L'équivalent du même nombre de voies serait nécessaire le matin pour y pénétrer.

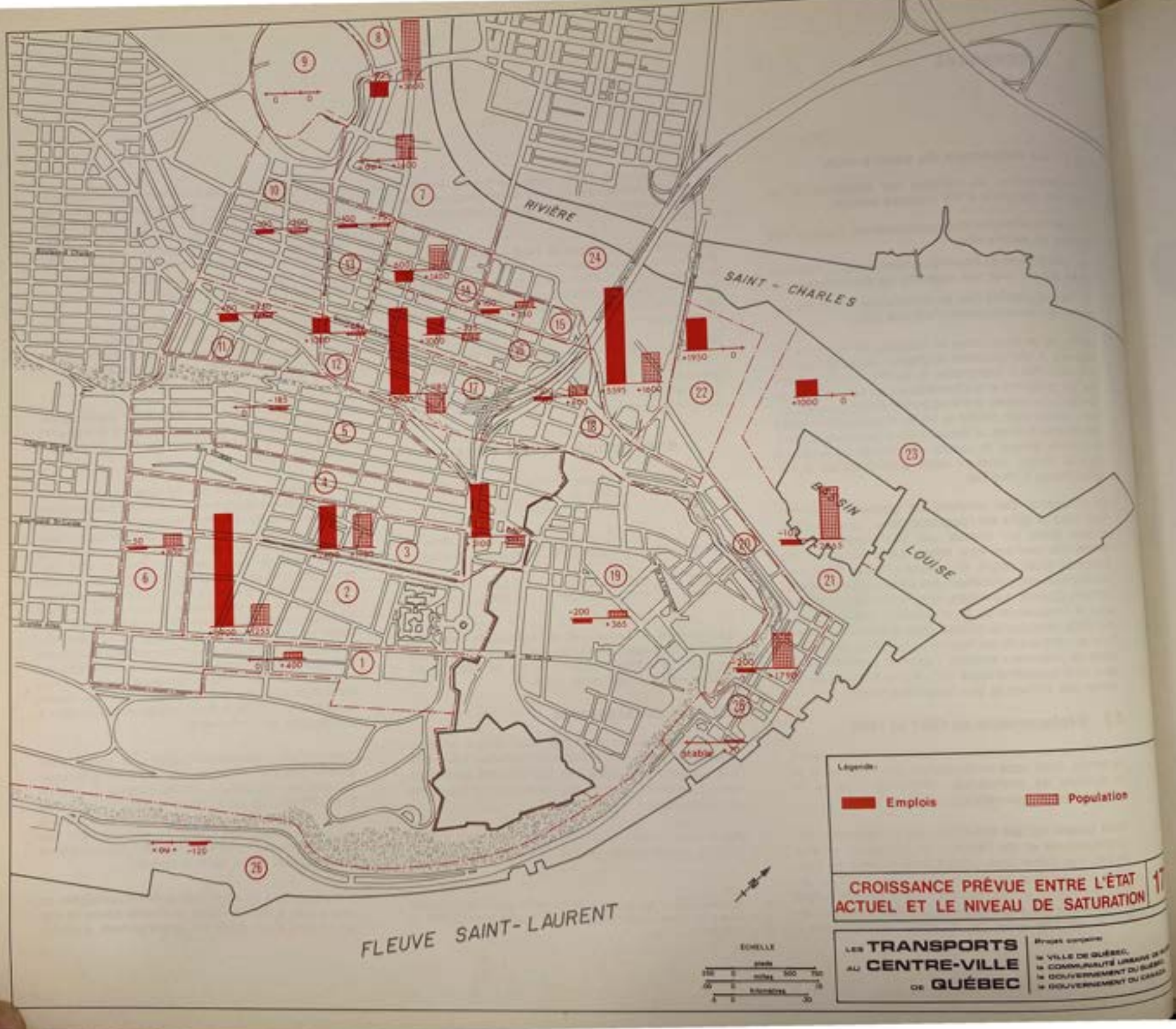
On aurait donc besoin en 1995 de 22 voies supplémentaires à la situation actuelle, ce qui se traduirait par la construction de l'équivalent de près de six rues Grande-Allée.

On pourrait remplacer ces 22 voies par deux autoroutes de six voies (à trois voies dans chaque sens). L'impact de la construction de deux autoroutes n'est pas moindre que celui de la construction de six rues car des autoroutes à six voies impliquent des voies de services de deux voies de chaque côté, des échangeurs et des entrées et sorties du centre-ville même. Il suffit de regarder l'autoroute Dufferin-Montmorency au centre-ville pour évaluer l'impact d'une de ces constructions. Ce nombre d'autoroutes serait un minimum puisque devant raccorder une autoroute à une autre pour l'écoulement logique du traffic, une certaine capacité de ces voies serait prise par du traffic de transit à caractère régional. C'est donc dire que déjà en 1995, ces deux autoroutes supplémentaires ne suffiraient probablement plus à la demande du centre-ville.

Sachant que l'autoroute Dufferin va coûter près de $100,000,000. et qu'on évalue en 1975 la construction de l'autoroute de la Falaise à environ $110,000,000., on peut prévoir un coût minimum de construction de l'ordre de $200,000,000., pour ces deux autoroutes. Ces coûts ne comprennent pas l'entretien de ces voies et ne tiennent pas compte de l'escalade des coûts dans le temps.

Si on favorise à ce point l'accès des automobiles au centre-ville, il faut en retour lui donner assez de stationnement pour éviter un engorgement complet.

[1] La description détaillée des méthodes de prévision employées dans ce travail est contenue dans le Volume II du PCTQM au chapitre 2.


RIVIÈRE
SAINT - CHARLES
BASSIN LOUISE
FLEUVE SAINT-LAURENT
Légende :
Emplois
Population
CROISSANCE PRÉVUE ENTRE L'ÉTAT ACTUEL ET LE NIVEAU DE SATURATION
LES TRANSPORTS AU CENTRE-VILLE DE QUÉBEC

L'étude de 1968 proposait les normes suivantes: « une proportion de 100 places pour 32 autos ou 37 véhicules sortant à l'heure de pointe est suggérée ».[1]

Le nombre de places nécessaires en 1987 et 1995 a donc été évalué suivant ces normes.

BESOIN EN PLACES DE STATIONNEMENT

(100 places pour 32 automobiles: heure de pointe)

Année	Nombre de véhicules sortant heure de pointe P.M.	Nombre de places requises	Besoins additionnels situation-1975
1987	15,200	47,500	27,100
1995	17,000	53,100	32,800

Il faudrait donc construire 32,800 places supplémentaires au centre-ville de Québec d'ici 1995. Il ne restera à ce moment là pratiquement aucun emplacement libre au sol pour de tels stationnements. Ainsi, on devra construire des édifices pour y loger des automobiles. On évaluait à entre $1,500. et $2,500. selon le prix du terrain et la qualité du bâtiment, le coût unitaire d'une place de stationnement dans un édifice en hauteur en 1968; le coût dans des parcs-autos souterrains étant évalué à ce moment entre $3,000. et $4,000. par unité sans compter le prix du terrain.

L'escalade des coûts de construction et des coûts du sol nous permettent tout en étant conservateurs dans cette approximation d'évaluer à $10,000. en moyenne le coût unitaire d'une place de stationnement pour 1995. Ceci impliquerait donc un minimum de $328,000,000. consacrés uniquement à la construction de stationnements; les coûts d'exploitation étant toujours exclus.

En superficie, ces 32,800 places représentent 9,840,000 pieds carrés (une place de stationnement nécessitant 300 pi. carrés) soit environ 226 acres. Pour se faire une idée de cette superficie nécessaire, disons qu'elle équivaudrait à 1.5 fois la superficie du Vieux-Québec à l'intérieur des murs.

[1] *Plan de Circulation et de Transport, région métropolitaine de Québec.* Vandry, Jobin-DeLeuw Cather et Associés. Volume II, 1968. Le Plan, page 166.

Ainsi, en résumé, si nous conservons les critères actuels de planification, nous devrions pour 1995:

1. construire un minimum de 22 voies de rues ou de deux autoroutes à six voies à un coût minimum de $200,000,000. tout en sachant que ceux-ci ne suffiront plus à ce moment;

2. construire plus de 32,800 places de stationnement supplémentaires à la situation actuelle au coût d'environ $328,000,000.

— « Avons-nous vraiment le choix? »

L'évidence de ce qui précède nous indique clairement la direction à privilégier. Ainsi, il nous semble logique de dire que:

— Nous n'avons pas les moyens de nous payer des autoroutes et des stationnements à des coûts dépassant les $530,000,000. pour en arriver même à cela à une situation de congestion.

— Nous n'avons pas le droit de laisser ravager le centre-ville de Québec par des axes routiers et du stationnement pour permettre à 5,200 voitures de plus de sortir du centre-ville à l'heure de pointe.

— Nous avons cependant le devoir de faciliter l'accès des personnes au centre-ville de Québec et par ricochet dans toute l'agglomération.

Il résulte que la « non-construction » de ces autoroutes permettra de restreindre la circulation de transit régional au centre-ville. On devra en contrepartie favoriser l'accès des personnes, ce qui implique qu'il y ait, pour tous les modes de transport, une organisation rationnelle des points de correspondances.

Ceci nous amènera en définitive à faciliter l'aménagement même du coeur de l'agglomération québécoise.

5.4 L'option préférée

Il y a deux facteurs qui peuvent modifier la demande d'espaces pour les automobiles à l'heure de pointe. Le premier, intrinsèque au modèle de prévisions des déplacements du Plan de Transport et de Circulation du Québec Métropolitain de 1968 est la mobilité des personnes. Ainsi les données du tableau impliquent en 1987 une mobilité accrue de l'ordre de 25% par rapport à la situation de 1966, année où l'enquête origine-destination fut effectuée. On prévoyait à ce moment que l'augmentation du niveau de vie et par conséquent du taux de possession d'automobiles inciterait les gens à effectuer plus de déplacements. Il n'est pas dit, cependant, que cette augmentation s'effectue aussi à l'heure de pointe, au centre-ville. On peut présumer que la congestion relative de ce secteur découragera un surplus de déplacements. À l'extrême, on peut supposer que la mobilité des gens sera la même en 1987 qu'elle était en 1966.

Le deuxième facteur pouvant modifier le nombre de déplacements à l'heure de pointe est l'instauration d'une politique d'heures de travail à horaire variable pour les employés du centre-ville. L'expérience de l'instauration d'une telle politique à Ottawa nous permet de prévoir un étalement des heures de pointe accompagné d'une diminution de l'ordre de 15% de la pointe actuelle.

Ces deux facteurs ont servi à l'élaboration de tableaux de prévision du nombre de déplacements à l'heure de pointe pour le centre-ville de Québec pour 1987 et 1995. Les tableaux partent donc de quatre hypothèses du nombre des déplacements: la simulation ajustée du PTCQM de 1968, les horaires variables causant une diminution de 15%, une mobilité qui n'augmente pas de 25% et enfin ces deux derniers facteurs donnant une réduction de 36% des données de la simulation effectuée en 1968.

Pour ces quatre hypothèses, deux démarches ont été suivies; la première donnant le nombre de voies de rues nécessaires pour répondre à la demande prévue du centre-ville et utilisant la proportion actuelle des gens empruntant les transports collectifs dans ce secteur à l'heure de pointe. La deuxième démarche pour sa part prend pour constante la capacité actuelle des rues du centre-ville et trouve ainsi le pourcentage des gens qui devront utiliser les transports collectifs.

L'hypothèse la plus réaliste semble B_2, puisque l'expérience a déjà été tentée ailleurs où elle s'est avérée une réussite et que les pourcentages d'utilisateurs des transports collectifs sont très réalistes compte tenu de l'horizon envisagé et du pourcentage actuel enregistré.

Les hypothèses A_1 ont déjà été rejetées plus haut et les pourcentages de transports collectifs requis dans les hypothèses A_2 nous semblent très forts et laissent peu de marge de sécurité.

SITUATION 1987

	N°	Nombre de déplacements de personnes sortant du centre-ville heure de pointe: p.m. Total	T. collectif	Passagers	Conducteurs	% T.C.	Voies additionnelles de rues requises (1 sens)[1]
Simulation PCTQM (ajustée)	A_1	34,000	12,500	6,300	15,200	37%	7 voies
	A_2	34,000	17,900	4,600	11,500[2]	52%	0
Avec horaires flexibles (réduction 15%)	B_1	29,000	10,700	5,300	13,000	37%	3 voies
	B_2	29,000	12,900	4,600	11,500	44%	0
Avec mobilité limitée (niveau 66, réduction 25%)	C_1	25,500	9,400	4,600	11,500	37%	0
	C_2	25,500	9,600	4,600	11,500	38%	0
Avec horaires flexibles et mobilité limitée (réduction 36%)	D_1	22,000	8,100	4,000	9,900	37%	3
	D_2	22,000	5,900	4,600	11,500	27%	0

Les chiffres soulignés sont les données de l'hypothèse — Les chiffres encadrés sont les conséquences de l'hypothèse.
[1] Pour satisfaire l'heure de pointe du matin, il faut ajouter environ le même nombre de voies dans l'autre sens.
[2] 11 500 = capacité réelle 11,800 – 300 véhicules pour les transports collectifs.

SITUATION 1995

	N°	Nombre de déplacements de personnes sortant du centre-ville heure de pointe Total	T. collectif	Passagers	Conducteurs	% T.C.	Voies additionnelles de rues requises (1 sens)[1]
1987 + 10%	A_1	37,400	13,800	6,600	17,000	37%	11 voies
	A_2	37,400	21,300	4,600	11,500[2]	56%	0
Avec horaires flexibles (réduction 15%)	B_1	31,900	11,800	5,800	14,300	37%	6 voies
	B_2	31,900	15,800	4,600	11,500	49%	0
Avec mobilité limitée (niveau 66, réduction 25%)	C_1	28,000	10,300	5,100	12,600	37%	2 voies
	C_2	28,000	11,900	4,600	11,500	42%	0
Avec horaires flexibles et mobilité limitée (réduction 36%)	D_1	24,200	8,900	4,400	10,900	37%	1 voie
	D_2	24,200	7,100	4,600	11,500	29%	0

Les chiffres soulignés sont les données de l'hypothèse — Les chiffres encadrés sont les conséquences de l'hypothèse.
[1] Pour satisfaire l'heure de pointe du matin, il faut ajouter environ le même nombre de voies dans l'autre sens.
[2] 11 500 = capacité réelle 11,800 – 300 véhicules pour les transports collectifs.





Les hypothèses C et D, pour leur part, traitent de la mobilité des gens à l'heure de pointe, un facteur très peu connu et où nous ne pouvons agir réellement.

Ainsi, il ne sera pas nécessaire de construire d'autres voies d'accès au centre-ville de Québec, (L'autoroute Dufferin-Montmorency étant considérée dans nos calculs comme étant en opération) si:

1. on instaure une politique d'heures de travail flexibles chez le plus gros employeur du centre-ville de Québec soit la fonction publique provinciale et dans les autres concentrations d'emplois;

2. les transports collectifs déplacent 45 et 50% des gens à l'heure de pointe en 1987 et 1995 respectivement.

5.5 Activités commerciales et de bureaux

Il existe trois concentrations commerciales principales au centre-ville de Québec: le mail St-Roch, la rue St-Jean sur la Colline et la toute récente Place Québec.

La concentration commerciale du quartier St-Roch est une des plus vieilles et des plus importantes non seulement au centre-ville mais au niveau régional. Son intégration avec les activités complémentaires, tels qu'espaces à bureaux, hôtellerie et habitation était assez bonne. La construction du mail a canalisé les activités sur un axe unique. La venue d'un hôtel important à l'extrémité ouest du mail et le projet de bibliothèque municipale aideraient à donner une attraction relative à cette extrémité. Il n'y a cependant aucune activité importante à l'extrémité est du mail pouvant faire le pendant. Le succès de cet ensemble commercial est très étroitement lié aux transports collectifs suburbain et interurbain. L'intégration de cet ensemble avec les autres composantes du centre-ville est complètement inexistante.

La rue St-Jean est, sur la Colline, l'axe commercial important même si le type de commerce y est de caractère local à comparer à celui de St-Roch. On a sectionné l'axe St-Jean par l'élargissement de l'avenue Dufferin. Cet axe commercial est maintenant composé de tronçons disparates. La partie de St-Jean dans le quartier St-Jean-Baptiste vivote et on observe une dégradation rapide du niveau des commerces restants.

La partie de St-Jean au Carré d'Youville est pratiquement inexistante et ne se régénère que par la force du Carré d'Youville lui-même. Dans le Vieux-Québec, la rue St-Jean a subi une transformation radicale vers un type de commerce s'apparentant beaucoup plus au commerce de détente et de restauration qu'à la vente proprement dite. La rue de la Fabrique a encore conservé les quelques commerces « chics » qui y avaient pignon sur rue bien que la concurrence de Place Québec se fasse sentir de plus en plus.

La troisième concentration qu'est Place Québec est relativement petite par rapport aux deux autres bien que sur une superficie beaucoup plus concentrée et s'adresse à un type de clientèle assez particulier. Cependant, il n'existe aucune intégration de cette concentration commerciale avec des activités complémentaires. Ainsi, si ce n'était de la concentration d'espaces à bureaux à Place Haute-Ville, Place Québec serait complètement isolée de ce type d'activité. St-Cyrille coupe radicalement l'axe des emplois gouvernementaux de Place Québec et l'avenue Dufferin coupe encore celle-ci du Carré d'Youville. On entrevoyait aussi l'élargissement de St-Joachim ce qui aurait eu pour conséquence d'isoler encore cette place du quartier St-Jean-Baptiste.

L'addition d'espaces à bureaux à Place Québec même, ne fera qu'améliorer sensiblement la situation actuelle. En d'autres termes, que cela soit voulu ou non, on a créé un centre commercial inaccessible physiquement par voie piétonnière aux résidents de Québec.

Si l'on veut redonner un peu de stabilité à l'activité commerciale du centre-ville de Québec, il serait souhaitable de:

1. dans le cas du mail St-Roch:

— créer un point focal important à l'extrémité est du mail;

— assurer une liaison très efficace avec les terminus ou les points d'échange des transports collectifs suburbain et interurbain;

— assurer une liaison efficace de tout cet ensemble avec les autres composantes du centre-ville.

2. dans le cas de l'axe de la rue St-Jean:

— pallier au plus tôt à la coupure créée par l'élargissement et la densité du trafic motorisé sur l'avenue Dufferin;

— favoriser l'accès à la rue St-Jean dans St-Jean-Baptiste aux employés provinciaux localisés sur la Colline;

— favoriser par des aménagements appropriés les nouvelles tendances perçues dans les types de commerce du Vieux-Québec sur cette rue;

— conserver le caractère de concentration des commerces « chics » de la rue de la Fabrique.

3. dans le cas de Place Québec:

— assurer une meilleure accessibilité aux piétons par le raccordement du tunnel sous St-Cyrille avec le réseau existant sur la Colline;

— favoriser l'accès de cette concentration pour les piétons venant du Carré d'Youville ou de St-Jean;

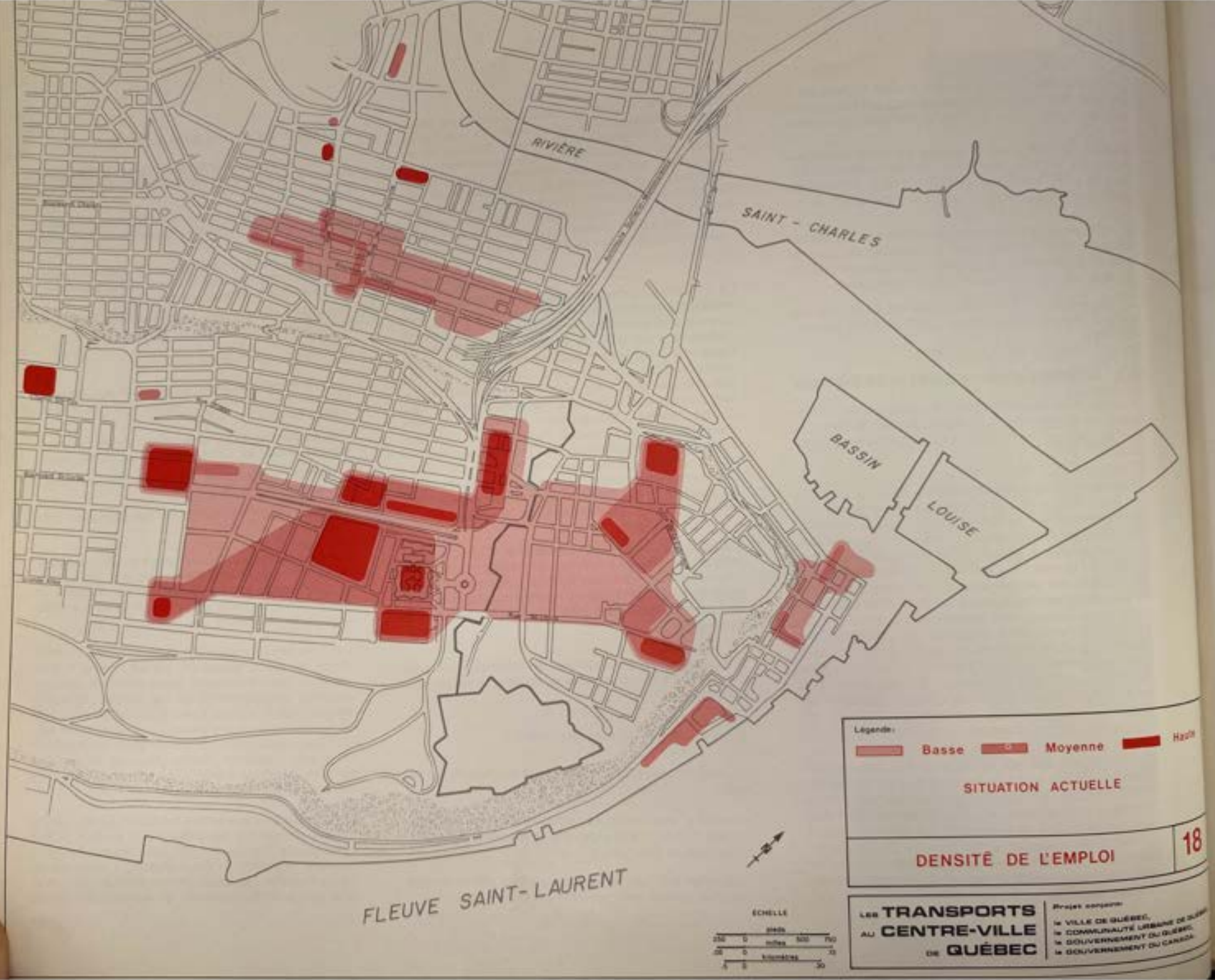
— réduire l'importance de St-Joachim afin d'atténuer l'isolement de cet îlot;

— favoriser un meilleur accès par transports collectifs.

Les concentrations des édifices à bureaux peuvent aussi être classifiées en trois groupes: les vieilles concentrations dans St-Roch et le Vieux-Québec et la tendance actuelle à une densification de cette activité sur la Colline.

Les concentrations dans St-Roch et le Vieux-Québec étant en place depuis un certain temps, il s'est effectué une interrelation assez complète avec les activités complémentaires. Le nombre d'emplois dans le Vieux-Québec a atteint un plafond et on prévoit même une légère baisse dans l'avenir due surtout à la relocalisation de grands organismes publics et à une utilisation moins intensive de certains édifices. Il semble y avoir une certaine stabilité dans cette activité à St-Roch.

La nouvelle concentration d'édifices à bureaux sur la Colline ne semble cependant pas profiter ni aux commerces de la rue St-Jean dans St-Jean-Baptiste, ni à ceux du Vieux-Québec à cause de l'avenue Dufferin. Les employés de ces édifices subissent eux aussi évidemment les contrecoups de cet


RIVIÈRE
SAINT - CHARLES
BASSIN
LOUISE
FLEUVE SAINT-LAURENT
Légende:
Basse
Moyenne
Haute
SITUATION ACTUELLE
DENSITÉ DE L'EMPLOI
18
LES TRANSPORTS AU CENTRE-VILLE DE QUÉBEC
ÉCHELLE

isolement. Par contre, cet état de fait crée une pression sur l'axe de Grande-Allée et, si rien n'est fait à court terme, il aura pour conséquence le changement total du type d'activités et des bâtiments qui les abritent, faisant disparaître à jamais le caractère si particulier de cette avenue.

5.6 La densité de l'emploi

Ce sont principalement les activités commerciales et à bureaux qui génèrent le plus de déplacements sur des corridors définis dans des périodes déterminées dans le temps. Une représentation graphique de la densité de l'emploi de ces deux activités au centre-ville de Québec illustre assez bien la destination des employés de ces activités et l'intensité des déplacements vers certains points spécifiques.

Une représentation semblable de la densité prévue, lorsque le centre-ville aura atteint son niveau de saturation a été confectionnée.

Il ressort de ce cheminement que:

a) la croissance de l'emploi sur la Colline Parlementaire est pratiquement terminée;

b) que l'excédent des besoins sera localisé au sud du boulevard Charest jusqu'à la falaise et immédiatement à l'est de l'autoroute Dufferin-Montmorency dans l'entourage de la Gare du Palais;

c) le niveau de l'emploi baissera sensiblement dans le Vieux-Québec et le Vieux Port pour faire place à l'habitation.

5.7 Les corridors d'accès et les points de correspondance

Toute personne se déplaçant de sa résidence au centre-ville utilise un mode de transport qui tôt ou tard la force à correspondre avec un autre mode ou à utiliser la marche pour compléter son déplacement.

La localisation des points de changement de modes, appelés parfois points de rupture de charges, a un effet structurant sur tout milieu urbain. C'est donc avec cette notion en tête que les points de correspondance des modes de transport actuellement utilisés et prévus au centre-ville de Québec ont été étudiés afin d'en déterminer les emplacements logiques au point de vue fonctionnel tout en tenant compte de tout ce qui a été déterminé relativement à la vocation du centre-ville et de ses parties.

Il y a trois types d'accès actuellement utilisés au centre-ville de Québec: fluvial, ferroviaire et routier.

L'accès fluvial

L'accès fluvial au centre-ville se limite aux traversiers liant Québec et Lévis.

Les investissements au niveau des traversiers et des quais étant considérables, il ne saurait être question de remettre en cause la pertinence de ce service ni l'emplacement de leur quai d'accostage.

Cependant, le temps d'embarquement et de débarquement des véhicules sur les traversiers actuels limitant le nombre de traversées quotidiennes, on pense dès maintenant à ajouter des bâtiments plus petits et rapides pour piétons seulement afin d'assurer un service plus fréquent.

Le lieu d'accostage de ces nouveaux bâtiments n'est pas encore déterminé. Il faudra que tout bâtiment servant de salle d'attente aux « usagers-piétons » des traverses tienne compte de cette éventualité.

Quoi qu'il en soit, l'arrivée de ce service à Québec sera toujours près du quai actuel, malgré l'éloignement relatif de ce point par rapport aux concentrations d'emplois actuels et futurs.

L'accès ferroviaire

Toute ville importante doit être desservie par un service ferroviaire inter-cité. Après une remise en question de la pertinence d'un terminus ferroviaire au centre-ville de Québec, tous les organismes intéressés se rallient maintenant au maintien de ce service. Il semble bien, d'après plusieurs études que l'accès au centre-ville pour le service ferroviaire se fera par le nord, par les voies actuelles à Limoilou, la traversée de la rivière St-Charles se faisant par le pont Ste-Anne ou dans son axe. Il y a donc deux sites possibles pour une gare au centre-ville de Québec: le Carré Parent et l'emplacement de la Gare du Palais avec une orientation différente des voies.

L'accès routier

Ce type d'accès est beaucoup plus complexe que les deux premiers parce qu'il y a une multitude de voies et que plusieurs modes de transport les empruntent. Nous étudierons les points de correspondance en fonction de ces divers modes.

— Les transports collectifs urbains (CTCUQ)

Tel que vu précédemment dans la partie inventaire, il y a déjà deux points importants de rupture de charges ou de correspondance pour la CTCUQ au centre-ville: la Place Jacques-Cartier et le Carré d'Youville.

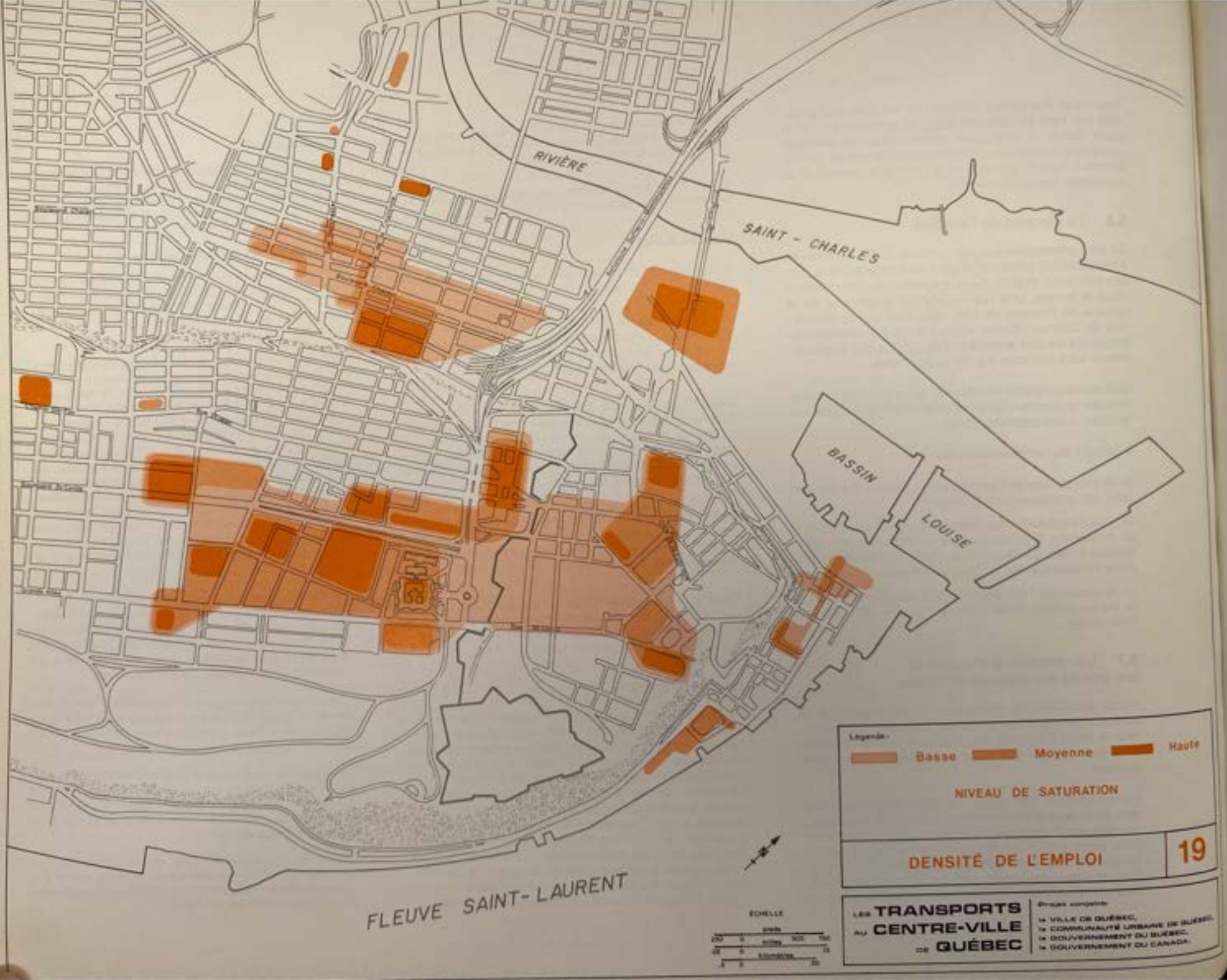
Bien que l'on puisse penser à la relocalisation des points de correspondance de Place Jacques-Cartier, ce secteur à l'extrémité ouest du mail St-Roch sera toujours une cheville pour le transport collectif urbain, car c'est la jonction des accès routiers suivants: rues Dorchester et de la Couronne, boulevard Charest, côte d'Abraham et bientôt de l'autoroute Dufferin-Montmorency. C'est d'ailleurs sur trois de ces voies qu'existent déjà des voies réservées pour autobus. C'est aussi un point important de destination au niveau de l'emploi actuel et futur. Si on envisage éventuellement la mise en service d'autobus express, ce point sera encore important puisqu'il sera l'aboutissement des axes nord-ouest, nord et est.

Le Carré d'Youville conserve toujours son rôle de plaque tournante entre la Colline et le Vieux-Québec. On devra cependant repenser toute l'organisation de cette place pour, d'une part, la rendre plus fonctionnelle au niveau circulation et d'autre part pour la retransformer en véritable place publique.

L'étude des concentrations d'emplois et des déplacements a fait apparaître la nécessité de relier plus efficacement l'axe d'emploi de la Colline avec les deux points précédemment touchés.

Le moyen le plus logique et efficace est de continuer les voies réservées sur l'avenue Dufferin et sur le boulevard St-Cyrille dans sa partie élargie et de créer une autre plaque tournante pour le transport collectif à cette extrémité.

Ainsi, on ne parlerait pas de terminus pour la CTCUQ au centre-ville mais bien de trois points d'échanges desservant les concentrations d'emplois les plus importantes de la région.


RIVIÈRE
SAINT - CHARLES
BASSIN
LOUISE
FLEUVE SAINT-LAURENT
Légende :
Basse
Moyenne
Haute
NIVEAU DE SATURATION
DENSITÉ DE L'EMPLOI
19
LES TRANSPORTS AU CENTRE-VILLE DE QUÉBEC
Projet conjoint
la VILLE DE QUÉBEC,
la COMMUNAUTÉ URBAINE DE QUÉBEC,
le GOUVERNEMENT DU QUÉBEC,
le GOUVERNEMENT DU CANADA.
ÉCHELLE

— Les transports collectifs interurbains et suburbains, (autobus)

Ce service, à l'encontre de la CTCUQ a besoin pour sa part d'un terminus au centre-ville de Québec. Déjà dans l'étude de 1968, on recommandait la concentration des sept terminus utilisés alors par les diverses compagnies d'autobus.

Les deux critères utilisés à cette époque pour choisir le meilleur emplacement pour un terminus commun étaient:

1. facilité d'accès pour les clients, et
2. bons raccords au réseau routier.

La facilité d'accès pour les clients veut surtout dire une correspondance facile avec d'autres modes de transports complémentaires, tels que le taxi, l'auto, la marche et surtout le réseau d'autobus urbain. Les besoins de correspondance avec le service ferroviaire interurbain sont minimes étant donné qu'ils sont des services concurrentiels sur la majorité des parcours.

Le point de convergence de Charest, Dorchester, de la Couronne, la côte d'Abraham et bientôt l'autoroute Dufferin-Montmorency dans St-Roch est encore le lieu privilégié pour l'emplacement d'un terminus d'autobus interurbain au point de vue des accès au réseau routier. De plus, c'est dans ce même secteur que se relocaliseraient les points d'échange de la CTCUQ actuellement à Place Jacques-Cartier. On revient donc, sensiblement, à la proposition de 1968 qui recommandait une localisation dans le même secteur.

— Les taxis

Ce mode de transport implique un certain éparpillement à travers un territoire bien que l'utilisation des communications par radio permette des regroupements. Cependant, le nombre de véhicules et le nombre de personnes empruntant ce mode de transport est tellement minime par rapport aux autres modes que la localisation de postes de taxis à peu près n'importe où ne peut causer de problèmes majeurs. Il faut, par contre, retrouver de ces véhicules aux points importants de correspondance.

— Le camionnage

La seule zone où il y a une concentration de correspondances de ce moyen de transport est le Vieux-Port où on retrouve la fonction entreposage. Cette fonction devant être relocalisée à moyen terme, les seuls besoins subsistants seront liés à une desserte normale nécessaire à tout bâtiment regroupant de l'habitation ou de l'emploi. Il n'y a donc pas lieu de prendre en considération le camionnage dans l'identification des points de correspondance au centre-ville de Québec.

— L'automobile privée

Le point de correspondance de ce mode de transport est évidemment le stationnement qu'il soit sur rue ou hors rue. Dès 1968, le plan de transport trouvait des constantes entre le nombre de véhicules sortant du centre-ville à l'heure de pointe du soir et le nombre de places de stationnement. Les données des inventaires de 1975 ont été mises en parallèle avec celles de 1968.

Il n'est pas surprenant de voir que malgré les constructions de parcs de stationnement, le nombre d'autos sortant du centre-ville par 100 places de stationnement est pratiquement demeuré stationnaire depuis 1968. D'autre part, le nombre de taxis et camions a diminué laissant la place à l'automobile aux heures de pointe confirmant ainsi l'évolution du centre-ville de Québec vers une concentration d'emplois tertiaires.

Le plan de 1968 proposait une proportion de 100 places pour 32 autos ou 37 véhicules sortant à l'heure de pointe. Ce qui voudrait dire qu'en 1995, même avec une capacité du réseau routier limité à 11,500 véhicules à l'heure, nous aurions besoin d'environ 35,900 places de stationnement au centre-ville soit une addition de plus de 15,700 places par rapport à 1975.

Par contre, si on gardait les proportions actuelles, soit 100 places pour 40 autos, nous aurions besoin de 28,750 places en 1995 soit 8,500 de plus qu'actuellement. Il est plus réaliste de fixer comme objectifs, la construction de 8,500 places supplémentaires d'ici 1995 sachant que depuis 1968, on en a construit pratiquement 6,000 mais ajouté qu'environ 460, malgré l'effort concentré de tous les paliers de gouvernement.

La localisation de ces places de stationnement serait la suivante:

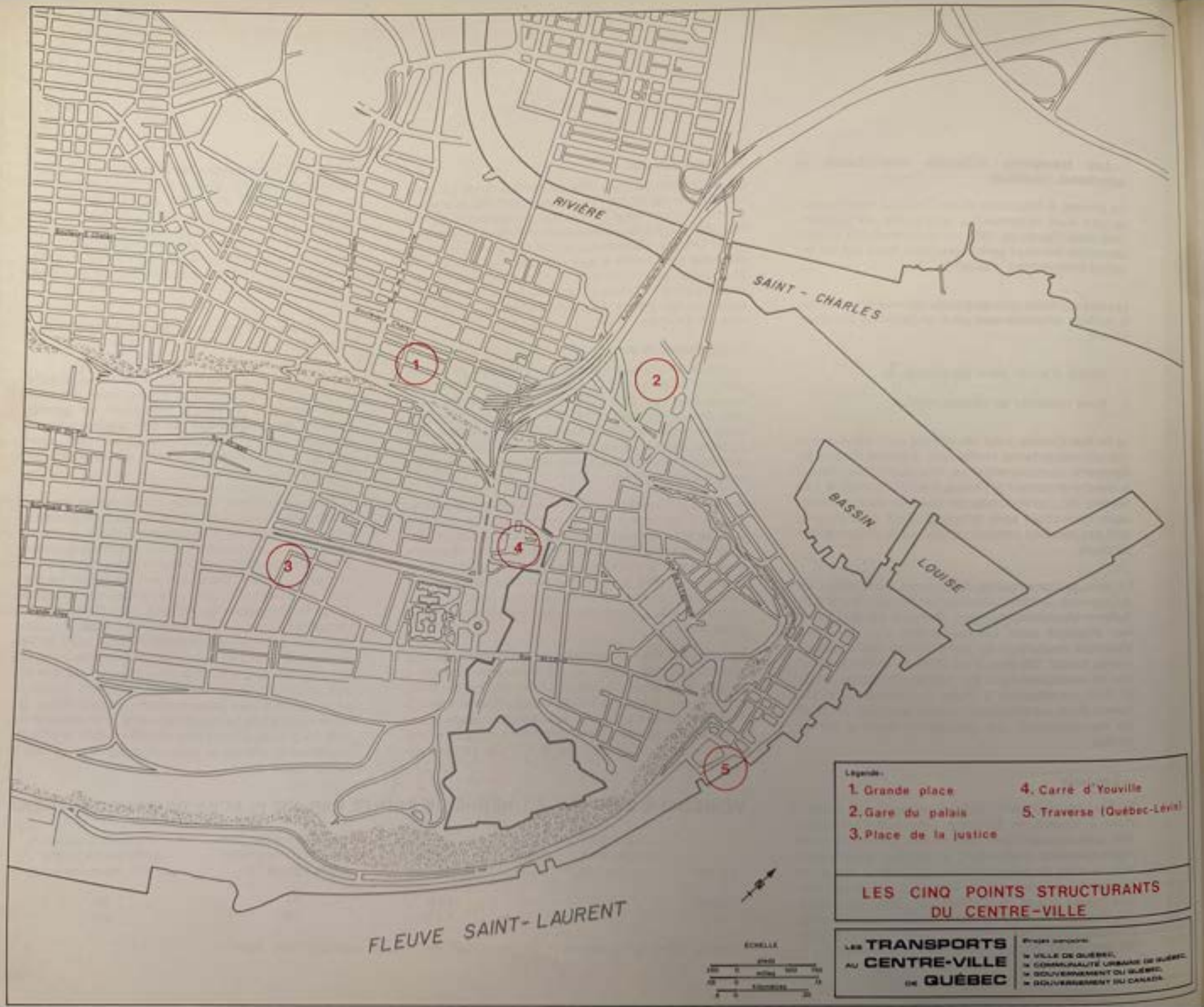
— Environ 1,000 places sur la Colline Parlementaire. La capacité des axes de la Colline étant d'environ 3,600 véhicules à l'heure, on obtient en gardant toujours les proportions de 100 places pour 40 autos le nombre de 9,000 places en 1995, alors qu'il y a environ 8,000 places actuellement sur la Colline.

— La balance, soit environ 7,500 places dans la basse-ville, puisqu'il n'est plus question de construction de places de stationnement dans le Vieux-Québec. Les meilleures localisations dans la basse-ville étant fonction des concentrations d'emplois et des axes routiers, deux sites sont identifiés. Le premier est évidemment là où les rampes de l'autoroute Dufferin-Montmorency arrivent dans St-Roch et le deuxième serait sous l'autoroute près du pont Samson, puisque de ce point on peut aussi facilement avoir accès à l'autoroute par ce même pont. On pourrait envisager sur ces deux sites, un nombre assez important de places de stationnement puisqu'ils sont reliés à des axes majeurs de circulation. La différence entre le besoin identifié et la capacité de ces deux sites devrait être répartie sur de petits emplacements afin de ne pas congestionner des rues à faible capacité.

VÉHICULES SORTANT À L'HEURE DE POINTE PAR 100 PLACES DE STATIONNEMENT

Années	Nbre. vèh. par 100 places stationnement entre 16h. et 18h.	% taxis & camions	Nbre. d'autos par 100 places stationnement entre 16h. et 18h.	Nombre d'autos à l'heure de pointe par 100 stationnements
1968*	77	15%	65	39
1975	75	8.7%	69	40

* tiré du Plan de Transport et de Circulation du Québec métropolitain, 1968.


RIVIÈRE
SAINT - CHARLES
BASSIN
LOUISE
1
2
3
4
5
FLEUVE SAINT-LAURENT
Légende:
1. Grande place
2. Gare du palais
3. Place de la justice
4. Carré d'Youville
5. Traverse (Québec-Lévis)
LES CINQ POINTS STRUCTURANTS DU CENTRE-VILLE
LES TRANSPORTS AU CENTRE-VILLE DE QUÉBEC
Projet conjoint:
VILLE DE QUÉBEC
COMMUNAUTÉ URBAINE DE QUÉBEC
GOUVERNEMENT DU QUÉBEC
GOUVERNEMENT DU CANADA

5.8 Identification des points structurants

Toutes les contraintes identifiées en termes d'accès par divers modes de densités d'emplois actuelles et prévues ajoutées aux objectifs de développement du centre-ville et de ses parties nous ont amené à identifier cinq secteurs où une coordination des besoins était possible. Ces cinq points avaient, de plus, l'avantage d'être en tout ou en majorité propriété publique, ce qui dans des projets à plusieurs intervenants est un élément indispensable.

Ces cinq points deviendront les cinq pôles du centre-ville de Québec et sur eux seront basés les divers sous-systèmes. Nous les avons identifiés par les expressions déjà employées décrivant une réalité ou un projet. Ces points sont: la Traverse, la Gare du Palais, la Grande Place, la Place de la Justice et enfin le pivot de tout ce système, le Carré d'Youville.

La Traverse

Les caractéristiques de la Traverse sont les suivantes:

— point d'arrivée au centre-ville des personnes venant de la Rive-Sud;

— point d'entrée de ces gens dans tout le système intégré du centre-ville;

— plaque tournante pour le transport collectif urbain (CTCUQ);

— liaison avec le Vieux-Québec par l'ascenseur rénové de la terrasse;

— à long terme, la liaison avec le Carré d'Youville par un lien piétonnier mécanique souterrain;

— à ce moment, lieu d'arrivée possible d'express utilisant le boulevard Champlain et venant de Ste-Foy et Cap-Rouge.

La Gare du Palais

Préféré au site du Carré Parent, cet emplacement possède les caractéristiques suivantes:

— gare pour le service ferroviaire interurbain au centre-ville de Québec;

— intégration d'un centre d'emplois important;

— capacité de 2,000 à 3,000 places de stationnement sous l'autoroute Dufferin-Montmorency desservant à la fois la gare, le complexe multifonctionnel, le mail St-Roch et les résidents du quartier St-Roch;

— liaison piétonnière couverte avec le mail St-Roch;

— à long terme, possibilité d'être le point d'entrée au centre-ville d'un réseau de transport de capacité intermédiaire utilisant l'emprise des voies ferrées actuelles dans la région.

La Grande Place (au pied de la Côte d'Abraham)

Ce projet devient:

— plaque tournante pour le transport collectif urbain (CTCUQ) en remplacement du Carré Jacques-Cartier;

— terminus du service d'autobus inter-cités et suburbain;

— centre important d'emplois;

— possibilité de 2,000 à 3,000 places de stationnement;

— fin de l'autoroute Dufferin-Montmorency sous le complexe multifonctionnel;

— point de jonction des axes importants du réseau routier;

— lien piétonnier mécanisé avec le quartier St-Jean-Baptiste en intégrant l'ascenseur Gosselin au pied de la rue Ste-Claire;

— à long terme, lien piétonnier mécanisé avec le Carré d'Youville permettant ainsi de libérer complètement la côte d'Abraham des véhicules des transports collectifs.

La Place de la Justice (entre le complexe « G » et le Grand Théâtre)

Exclusivement un centre d'emplois à l'origine, cette place intègrerait maintenant les caractéristiques suivantes:

— plaque tournante des transports collectifs urbains (CTCUQ) sur la Colline;

— addition d'environ 1,000 places de stationnement;

— centre d'emplois important sur la Colline;

— maillon important pour le réseau piétonnier couvert et au niveau du sol sur la Colline;

— conservation de la Chapelle des Soeurs du Bon Pasteur, de l'édifice connu sous le nom de 550 St-Amable et du jardin à l'arrière de cet édifice;

— lien piétonnier protégé avec le quartier St-Jean-Baptiste;

— localisation de locaux communautaires, tels que gymnase, piscine, etc. . .

— à long terme, station importante d'un réseau de transport de capacité intermédiaire;

— à ce moment, lien d'arrivée d'express desservant la Colline vers Ste-Foy dans l'axe de la rue St-Cyrille.

Le Carré d'Youville

Le Carré d'Youville aura les caractéristiques suivantes:

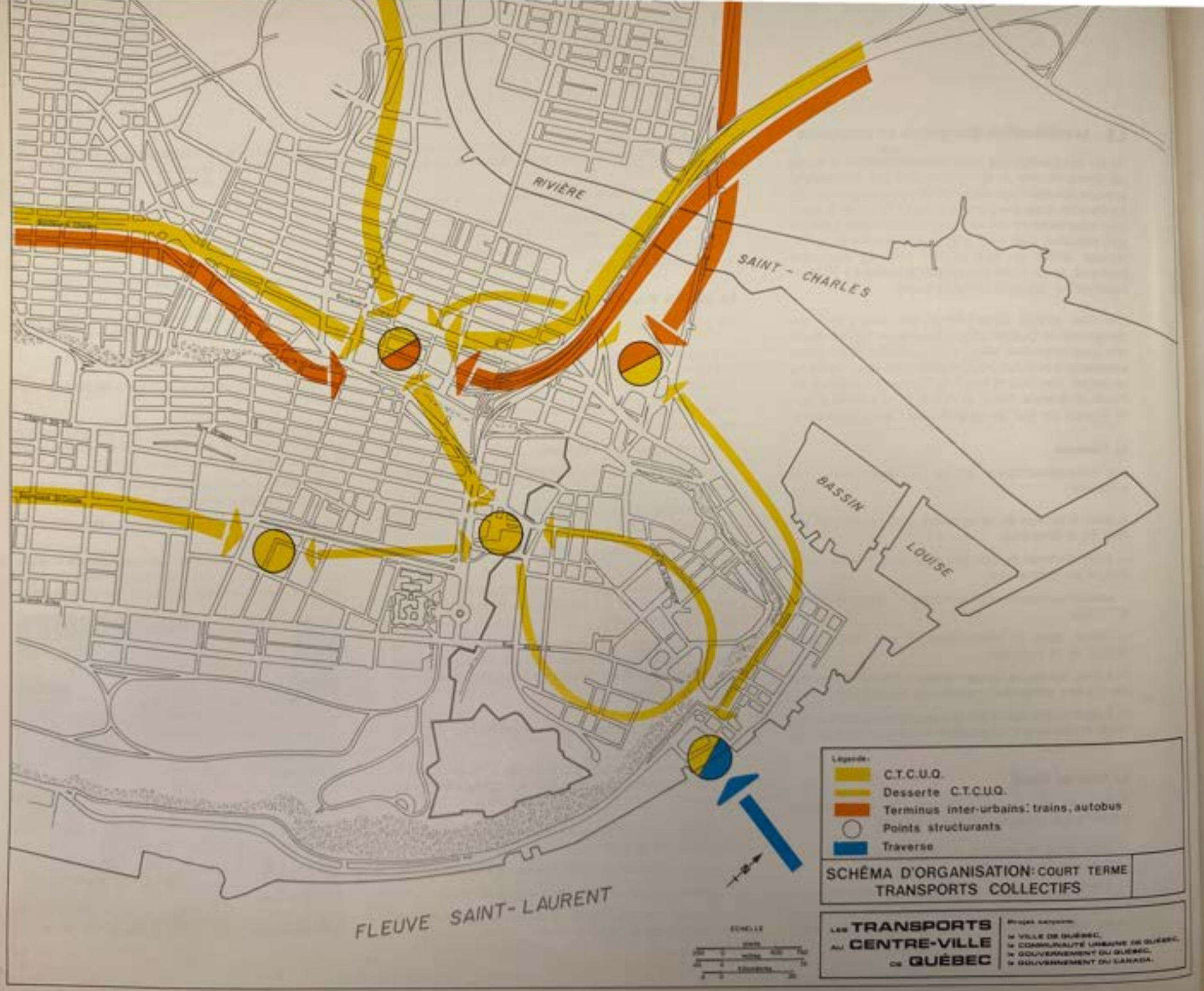
— plaque tournante du service de transport collectif urbain (CTCUQ) servant de point intermédiaire entre la Grande Place et Place de la Justice;

— élimination d'une bonne partie du trafic automobile pour en faire une véritable place;

— liaison sous l'avenue Dufferin avec la rue St-Jean et Place Québec;

— à long terme, station de correspondance entre le réseau de transport de capacité intermédiaire régional et le lien piétonnier mécanisé du centre-ville.




RIVIÈRE
SAINT - CHARLES
BASSIN
LOUISE
FLEUVE SAINT-LAURENT
Légende:
C.T.C.U.Q.
Desserte C.T.C.U.Q.
Terminus inter-urbains: trains, autobus
Points structurants
Traverse
SCHÉMA D'ORGANISATION: COURT TERME
TRANSPORTS COLLECTIFS
Les TRANSPORTS au CENTRE-VILLE de QUÉBEC
Projet réalisé par:
la VILLE DE QUÉBEC,
la COMMUNAUTÉ URBAINE DE QUÉBEC,
le GOUVERNEMENT DU QUÉBEC,
le GOUVERNEMENT DU CANADA.

5.9 Le système du centre-ville

La totalité des mouvements au centre-ville de Québec peut être vue comme la résultante du fonctionnement d'un système où toutes les composantes, tels que les sous-systèmes de transports collectifs urbains, suburbains et interurbains, etc. . . doivent être reliées et se compléter.

Idéalement, on cherche à localiser au même point tous les points de correspondance des différents sous-systèmes afin de minimiser le nombre et le temps des correspondances d'un sous-système à un autre. Il serait aussi souhaitable, théoriquement, de localiser les terminus interurbains, ferroviaires et routiers au même endroit que les points de correspondance suburbains et urbains.

Il est impossible, en pratique cependant, de localiser au centre-ville de Québec tous les points de correspondance en un endroit unique parce que le centre-ville est à deux niveaux, que les accès ferroviaires, fluviaux et routiers déterminent des points différents et que les centres d'emplois sont dispersés.

On doit alors chercher à coordonner les correspondances entre les sous-systèmes en reliant le plus possible les points de correspondance. Tous ces points pourraient être concentrés sur les cinq sites déjà identifiés au centre-ville; chacun des sous-systèmes se branchant alors sur l'un ou plusieurs de ces points.

Les composantes de chacun des sous-systèmes seront décrites afin d'illustrer la structure de fonctionnement des mouvements au centre-ville de Québec.

5.9.1 Les sous-systèmes de transports collectifs interurbains et suburbains.

— le réseau ferroviaire

Le site de la Gare du Palais demeurera le terminus permanent du réseau ferroviaire passager interurbain pour la région de Québec. L'alignement des voies sera perpendiculaire aux voies actuelles à cause du nouvel accès par le pont Ste-Anne au-dessus de la rivière St-Charles.

— le réseau d'autobus

Dans un effort de rationalisation des points de correspondance, le terminus interurbain et suburbain pour autobus devra se relocaliser dans le complexe de la Grande Place là où les accès au réseau routier et autoroutier sont les meilleurs au centre-ville.

— le réseau aérien

À court terme, les liaisons avec l'aéroport continueront de se faire en utilisant des mini-bus et les points de correspondance seront aussi dispersés qu'ils le sont actuellement. À long terme, cependant, le raccord à un système de transport à capacité intermédiaire ou du genre de celui proposé pour l'aéroport de Mirabel serait souhaitable si le contexte régional le permettait.

5.9.2 Les sous-systèmes de transports collectifs urbains

— les traverses

À court terme, ce sous-système sera exactement celui que nous voyons fonctionner actuellement. Le site du débarcadaire actuel est et sera pour plusieurs années le point d'arrivée de ce service au centre-ville. Même après l'addition de traversiers pour piétons, ce site ou ses environs immédiats seront toujours considérés comme la porte d'entrée du transport collectif de la Rive-Sud à Québec.

— les autobus urbains (CTCUQ)

À court terme, le réseau de la CTCUQ desservira principalement les trois points sur les concentrations les plus fortes en termes d'emplois et de déplacements. Ainsi, la Grande Place, le carré d'Youville et la Place de la Justice seront des plaques tournantes importantes pour la CTCUQ. Éventuellement, tous les véhicules touchant un des points devront joindre aussi les deux autres afin de minimiser le nombre de correspondances.

La Traverse bien qu'ayant un volume de déplacements beaucoup plus restreint que les trois autres points sera quand même considérée comme une plaque tournante pour la CTCUQ et sera reliée à ces trois points par un service desservant aussi la Gare du Palais et le quartier St-Roch.

Le Vieux-Québec est actuellement une source constante de retards pour les véhicules de la CTCUQ. Un service de mini-bus ayant son raccord au Carré d'Youville donnera alors le service à ce secteur.

— le réseau de transport de capacité intermédiaire

À long terme, l'utilisation de l'autobus pour le service urbain ne suffira plus. Il n'est pas justifié de penser à un métro pour la région de Québec même à long terme. Cependant, il serait tout à fait acceptable d'envisager de doter la région d'un réseau de transport à capacité intermédiaire utilisant possiblement les emprises de voies ferrées actuelles. Si tel est le cas, l'entrée au centre-ville se fera par le Pont Ste-Anne et la première station sera la Gare du Palais. Par la suite, ces véhicules pourront joindre le Carré d'Youville et la Place de la Justice sur la Colline desservant ainsi les grandes concentrations d'emplois du centre-ville. On peut même envisager une desserte de l'aéroport avec ce réseau si le contexte régional le justifie.

La suite logique de ce réseau sur la Colline se fera dans l'axe de la rue St-Cyrille. Cependant, il est impossible de mettre en oeuvre un service de ce genre au niveau de la rue à cause des interférences avec la circulation piétonnière et automobile. On devra étudier sérieusement la possibilité de continuer cette ligne en sous-sol en évaluant le service rendu avec les coûts impliqués. On pourra cependant assurer une très bonne desserte par des autobus express en voies réservées sur St-Cyrille.

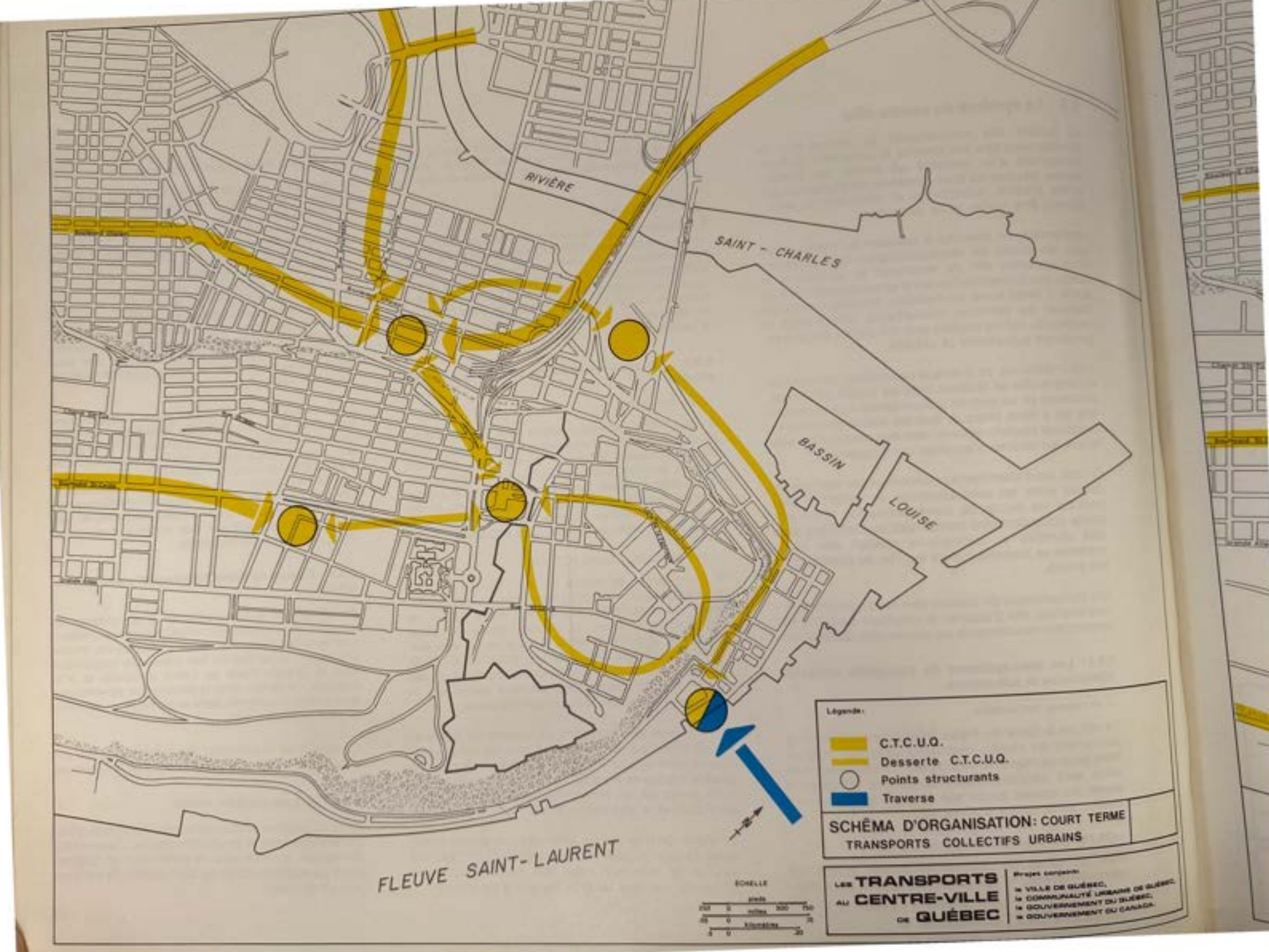
5.9.3 Le sous-système de transport collectif intra-urbain

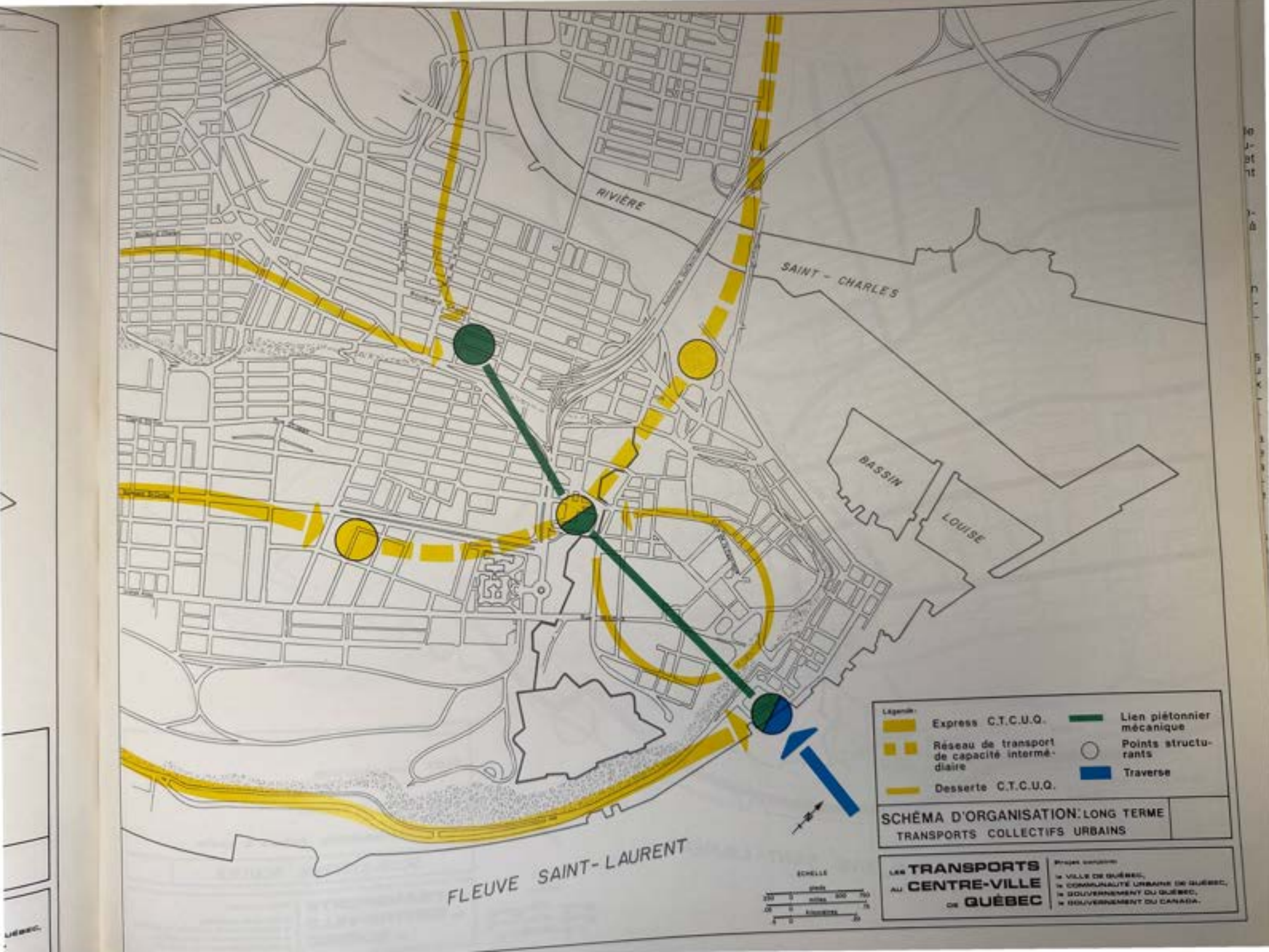
Parallèlement à l'implantation d'un réseau de capacité intermédiaire au niveau régional et desservant trois des cinq points de correspondance, on devra mettre en service un lien piétonnier mécanique liant la Grande Place au Carré d'Youville et à la traverse. On évitera ainsi la pénétration de véhicules de transports collectifs dans la partie du centre-ville la plus congestionnée.

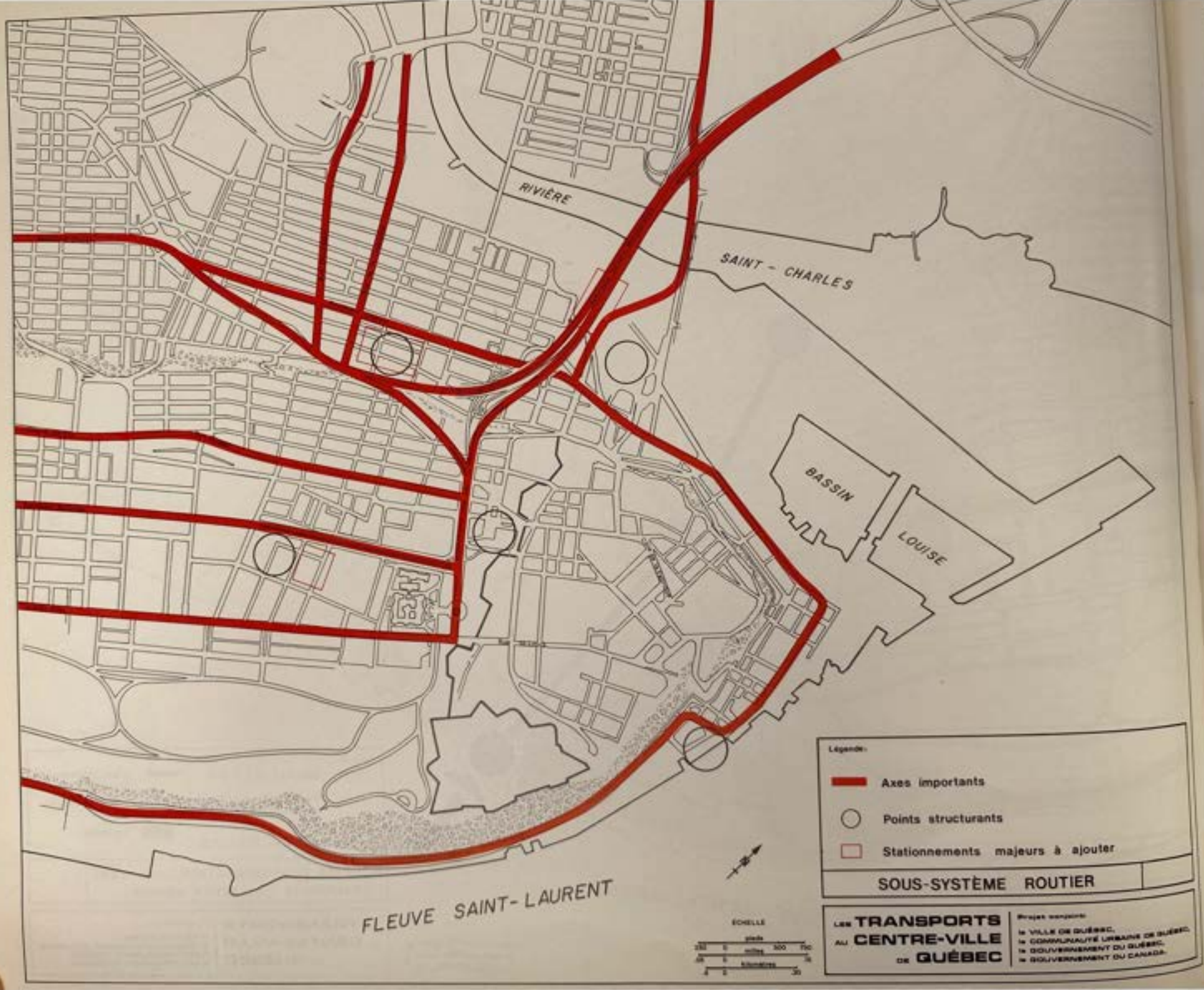
On pourra de plus amener des autobus express par le boulevard Champlain au terminus de la Traverse.

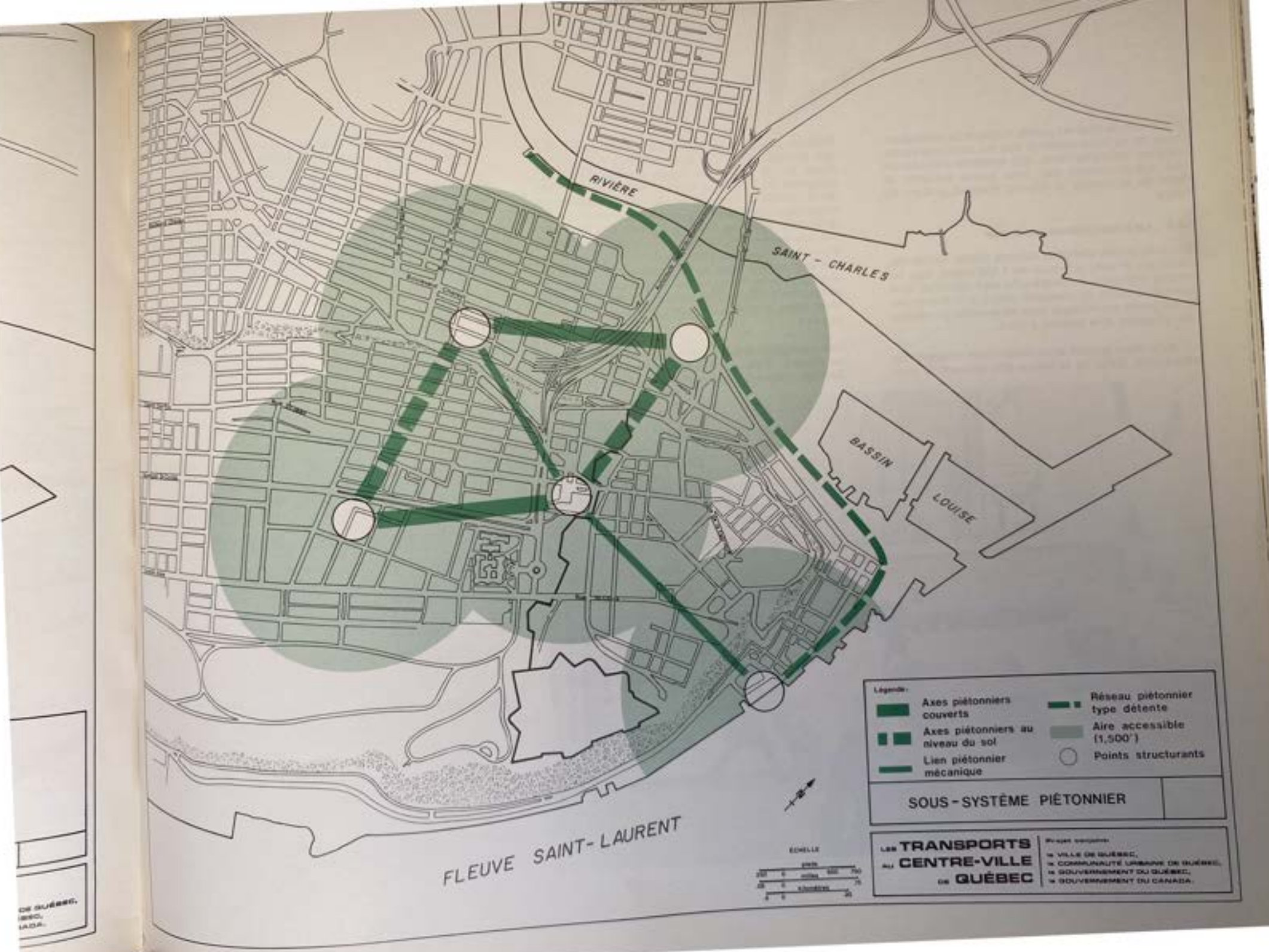
5.9.4 Le sous-système routier

Le sous-système routier est composé de voies d'importance variable et de stationnements. L'option fondamentale adoptée pour le centre-ville de Québec nous permet d'identifier les axes routiers importants actuels et futurs.


RIVIÈRE
SAINT - CHARLES
BASSIN
LOUISE
FLEUVE SAINT-LAURENT
Légende:
C.T.C.U.Q.
Desserte C.T.C.U.Q.
Points structurants
Traverse
SCHÉMA D'ORGANISATION: COURT TERME
TRANSPORTS COLLECTIFS URBAINS
ÉCHELLE
Les TRANSPORTS au CENTRE-VILLE de QUÉBEC
Projet conjoint:
la VILLE DE QUÉBEC,
la COMMUNAUTÉ URBAINE DE QUÉBEC,
le GOUVERNEMENT DU QUÉBEC,
le GOUVERNEMENT DU CANADA.


RIVIÈRE
SAINT - CHARLES
BASSIN
LOUISE
FLEUVE SAINT-LAURENT
Légende :
Express C.T.C.U.Q.
Réseau de transport de capacité intermédiaire
Desserte C.T.C.U.Q.
Lien piétonnier mécanique
Points structurants
Traverse
SCHÉMA D'ORGANISATION LONG TERME
TRANSPORTS COLLECTIFS URBAINS
LES TRANSPORTS AU CENTRE-VILLE DE QUÉBEC
Projet conjoint
• VILLE DE QUÉBEC,
• COMMUNAUTÉ URBAINE DE QUÉBEC,
• GOUVERNEMENT DU QUÉBEC,
• GOUVERNEMENT DU CANADA.


RIVIÈRE
SAINT - CHARLES
BASSIN
LOUISE
FLEUVE SAINT-LAURENT
Légende:
Axes importants
Points structurants
Stationnements majeurs à ajouter
SOUS-SYSTÈME ROUTIER
LES TRANSPORTS AU CENTRE-VILLE DE QUÉBEC
Projet conjoint:
la VILLE DE QUÉBEC,
la COMMUNAUTÉ URBAINE DE QUÉBEC,
le GOUVERNEMENT DU QUÉBEC,
le GOUVERNEMENT DU CANADA.


RIVIÈRE
SAINT - CHARLES
BASSIN
LOUISE
FLEUVE SAINT-LAURENT
Légende:
Axes piétonniers couverts
Axes piétonniers au niveau du sol
Lien piétonnier mécanique
Réseau piétonnier type détente
Aire accessible (1,500')
Points structurants
SOUS-SYSTÈME PIÉTONNIER
LES TRANSPORTS AU CENTRE-VILLE DE QUÉBEC
Projet conjoint:
VILLE DE QUÉBEC,
COMMUNAUTÉ URBAINE DE QUÉBEC,
GOUVERNEMENT DU QUÉBEC,
GOUVERNEMENT DU CANADA.

On connaît de plus les points majeurs de correspondance de ce sous-système soit les stationnements. Outre les stationnements déjà existants s'ajouteront trois concentrations aux trois points suivants: la Place de la Justice, la Grande Place et la Gare du Palais.

5.9.5 Le sous-système piétonnier

Des cinq points identifiés comme points de correspondance et avec un rayon de 1,500 pieds, tous les centres d'emplois du centre-ville sont couverts. Quel que soit le mode de transport utilisé, si la liaison entre les points est efficace, tous les emplois du centre-ville pourront être atteints à pied.

Il y aura deux grands axes piétonniers couverts au centre-ville. Celui de la basse-ville utilisant le mail St-Roch joindra le complexe de la Gare du Palais à son extrémité est, à la Grande Place à l'extrémité ouest. Sur la Colline, le réseau couvert actuel sera complété pour relier le Grand Théâtre par la Place de la Justice au Carré d'Youville. Le lien piétonnier mécanique complètera ce réseau couvert en reliant la Grande Place au Carré d'Youville à la Traverse. Tel que mentionné plus loin dans ce document, nous n'avons pas spécifié le type de technologie qui pourrait être utilisée pour ce lien puisque sa réalisation n'est prévue qu'à long terme. Ainsi les cinq points de concentration des correspondances seront accessibles entre eux à pied par un réseau piétonnier couvert.

Des axes piétonniers au niveau du sol compléteront ce réseau. Ainsi, la rue Ste-Claire dans St-Jean-Baptiste reliera la Grande Place à la Place de la Justice alors que la rue St-Jean dans le Vieux-Québec et la côte du Palais reliera le Carré d'Youville à la Gare du Palais. À court terme, la Traverse sera reliée au réseau de mini-bus du Vieux-Québec par la rénovation de l'ascenseur de la Terrasse Dufferin.

La Traverse sera de plus reliée à la Gare du Palais par un réseau piétonnier de type détente passant par les berges du fleuve et du Bassin Louise et joignant la falaise sud à la rivière St-Charles.

5.9.6 Le système du centre-ville

La carte ci-jointe est la composite de tous les sous-systèmes formant le système de transport du centre-ville de Québec.




RIVIÈRE
SAINT - CHARLES
BASSIN
LOUISE
FLEUVE SAINT-LAURENT
Légende:
Express C.T.C.U.Q.
Réseau de transport de capacité intermédiaire
Desserte C.T.C.U.Q.
Traverse
Lien piétonnier mécanique
Terminus interurbains; trains-autobus
Points structurants
SCHÉMA D'ORGANISATION: LONG TERME
TRANSPORTS COLLECTIFS
LES TRANSPORTS AU CENTRE-VILLE DE QUÉBEC
Projet conjoint
la VILLE DE QUÉBEC,
la COMMUNAUTÉ URBAINE DE QUÉBEC,
le GOUVERNEMENT DU QUÉBEC,
le GOUVERNEMENT DU CANADA.
ÉCHELLE



6

LES POLITIQUES DES TRANSPORTS

6.1 Éléments d'une politique des transports pour la région de Québec.

La politique des transports pour la région de Québec se définit à partir des trois objectifs suivants:

1 - hiérarchiser les besoins compte tenu de la capacité de l'offre

2 - assurer la complémentarité des sous-systèmes de transport

3 - équilibrer la trame urbaine pour rapprocher les activités: habitat — emploi — loisirs.

Les implications de ces objectifs se font sentir suivant trois périodes: le court, moyen et long terme.

6.1.1 Court terme

Réseau auto-routier

Tel qu'il existe actuellement et moyennant quelques raccordements essentiels, le réseau autoroutier de la région de Québec pourrait desservir la population régionale jusqu'en l'an 2000. Après avoir été dépourvue durant de nombreuses années, la région est maintenant privilégiée dans ce domaine; en d'autres terme l'offre est supérieure à la demande et le sera encore pour environ 20 ans.

De ce qui précède on peut conclure que:

a) aucune transformation ou prolongement majeur ne devrait être fait au réseau autoroutier existant.

b) la réalisation de certains prolongements en cours ou en voie de l'être devrait être différée afin d'atteindre un équilibre entre le territoire urbanisé et les voies d'accès,

c) le niveau d'investissement de la société québécoise au cours des dernières années au chapitre des transports devrait être maintenu mais réorienté vers des secteurs retardataires dont en priorité, le transport collectif. *Appliquer le principe de l'investissement proportionnel à la répartition modale.*

Réseau routier

Le réseau routier fait face à des contraintes différentes du réseau auto-routier puisqu'il est en général déjà inscrit dans un territoire urbanisé: sa transformation en est donc plus difficile puisque tout changement majeur risque de compromettre l'homogénéité de quartiers (unités sociales) déjà établis.

Ainsi on devrait:

a) établir une hiérarchie d'utilisation des diverses composantes du réseau routier afin d'en accroître l'efficacité aux moindres coûts sociaux (densité du trafic / stationnement / gabarit / . . .)

b) effectuer les prolongements essentiels dont les corridors sont en accord avec une utilisation du sol compatible et en *évitant de définir des corridors utilisant des particularités géographiques naturelles à vocation récréative ou encore des corridors isolant ou coupant des quartiers homogènes.*

Transports collectifs

Avec l'accroissement de la taille de l'agglomération québécoise, le besoin d'un bon système de transport collectif se fait et se fera de plus en plus sentir. *L'agglomération vient de passer le seuil où le transport collectif devient un élément de bien-être pour tous.* Par contre ce secteur du système des transports marque le pas sur celui des transports routiers.

Ainsi, le deuxième souffle de l'effort régional afin de doter l'agglomération québécoise d'un réseau de transport équilibré devrait *privilégier le transport collectif.*

Le transport collectif compte trois grandes classes impliquant un service, des équipements et une clientèle différente. On distingue le transport interurbain: de villes à villes
le transport suburbain: de la banlieue lointaine au centre-ville
le transport urbain: d'un point à un autre dans la zone urbanisée.

Niveau interurbain et suburbain

Au niveau interurbain et suburbain, à court terme, les transports terrestres sont les seuls où une intervention peut être entrevue. On discute actuellement de la localisation ou de la relocalisation des terminus du système par rails ainsi que du système d'autobus. Il est de plus en plus accepté que ces deux systèmes devraient avoir leur terminus au centre-ville de Québec et si possible dans un terminus inter-modal.

Ainsi, on devrait faire en sorte:

a) que les décisions immédiates relativement à toute relocalisation de ces éléments, n'hypothèquent pas de façon définitive la possibilité de l'utilisation d'une gare commune au centre-ville, (ex: gare du Palais)

b) que soient entreprises à court terme, en collaboration avec les premiers intéressés, les démarches et les études nécessaires à la vérification des hypothèses sous-jacentes à une telle volonté.

Niveau urbain

Au niveau urbain, la C.T.C.U.Q. seul organisme responsable *a aussi atteint un seuil où des précisions majeures doivent être prises afin d'orienter sa deuxième poussée aux niveaux transports et aménagement.*

Après une période de consolidation d'éléments disparates que composaient le réseau avant l'unification, la C.T.C.U.Q. se doit maintenant d'améliorer de façon notable son service.

À court terme on devrait donc:

a) améliorer le service offert par le système de transport collectif (CTCUQ) en étudiant et en réadaptant les différentes lignes d'autobus aux besoins réels des québécois,

b) systématiser l'établissement, lorsqu'approprié, de lignes express, de couloirs réservés, de lignes de rabattement et l'utilisation de mesures techniques connues améliorant l'efficacité du système,

c) améliorer l'accessibilité (en temps, distance et coûts) du système,

d) donner au système de transport collectif l'image d'un service progressif, sympathique et efficace par une revalorisation de tous les éléments du système ainsi que par une bonne stratégie de promotion et d'information,

e) amorcer ce renouveau au niveau du service au centre-ville ainsi que sous un aspect différent au niveau du service aux résidents des banlieues,

f) créer un service rapide liant le centre de Québec au centre de Ste-Foy.

Transport des marchandises (par voie terrestre)

Bien que l'agglomération québécoise soit surtout considérée comme un centre administratif, l'importance du transport des marchandises n'est pas négligeable. L'importance se fera d'autant plus sentir que l'agglomération croîtra et que sa base économique se diversifiera. Il faut donc dès maintenant intégrer ce domaine à toutes les actions concertées. Plus spécifiquement, on doit:

a) élaborer et concrétiser une hiérarchie du réseau autoroutier et routier afin de favoriser la circulation des biens sans entraver celle des personnes,

b) faire en sorte d'éloigner tout transport de transit du centre-ville et des centres secondaires,

c) voir à relocaliser les concentrations d'entreposage situées dans des aires à vocation incompatible, (ex: Vieux-Port)

d) étudier la possibilité de concentrer les entrepôts des sociétés de transport afin de répondre adéquatement à leur besoin en accès autoroutier, ferroviaire et portuaire d'une part et afin de répondre aux objectifs et critères de croissance de l'agglomération québécoise d'autre part.

Stationnement

Encore une fois, l'agglomération québécoise a la chance d'avoir un organisme en place, chargé de la gestion des stationnements publics à l'échelle régionale. La Société Parc-Auto du Québec Métropolitain est prête aussi à se lancer dans la deuxième phase de sa courte carrière. On aurait donc avantage à se servir le plus possible de cette société afin de favoriser les objectifs suivants:

a) limiter la croissance de l'usage de la voiture au centre-ville par le plafonnement du nombre de places de stationnement,

b) favoriser la création de stationnements de dissuasion (sous le contrôle de la SPAQM) en périphérie des zones densément urbanisées et reliées au transport collectif,

c) établir et moduler les tarifs de stationnement de cet organisme en fonction de différentes zones afin de:

- réaliser l'effet de dissuasion recherché,
- orienter l'utilisation du stationnement dans le sens voulu par la collectivité,

- financer une partie des frais d'opération des stationnements de dissuasion (coûts de stationnement et de transport),

d) interdire le stationnement sur les grands axes et sur les rues importantes afin de faciliter la circulation des véhicules de transport collectif,

e) s'assurer que le contrôle de ces différentes mesures se fera sans entraver le travail normal de la force policière. Au besoin, mettre sur pied une section spéciale pour assurer le respect de cette réglementation,

f) inciter la ville de Québec à modifier sa réglementation concernant les normes de construction de places de stationnement liées à la construction d'édifices à bureaux et de logements au centre-ville,

g) inciter le gouvernement provincial, principal employeur au centre-ville, à adopter une politique de stationnement souple s'adaptant aux réglementations de la ville pour le centre-ville,

h) revoir la politique de localisation et de tarification des parcomètres municipaux.

Les heures flexibles

Tous les sous-systèmes de transport suburbain et urbain sont prévus pour accommoder une clientèle très variable dont l'achalandage maximum se situe aux heures de pointe du matin et du soir. Pendant ces quelques heures, plus de 50% des passagers utilisent les divers moyens de transports. Un étalement des heures de travail aurait pour effet de réduire la demande en services et par ricochet d'augmenter la qualité de ceux-ci. (On peut attendre de l'instauration d'une telle politique une baisse du volume de 15% à l'heure de pointe). À court terme on devrait donc:

a) obtenir que les organismes publics et parapublics mettent en application une politique d'heures variables pour les gens travaillant au centre-ville,

b) inciter les organismes privés à se joindre à cette politique.

L'information

Tout effort pour rationaliser les déplacements dans une région sera vain s'il n'est accompagné par une information pertinente visant à faire connaître les nouveaux services offerts ainsi que les objectifs à atteindre. D'autre part, tout ce travail ne peut se faire dans l'abstrait sans une évaluation continuelle de la part des usagers. De plus, le domaine des transports étant un de ceux évoluant le plus rapidement, *il faut donner à la population le temps d'apprendre*, autant que les techniciens dans le domaine ont fait, ces nouvelles approches ou ces nouvelles orientations.

Ainsi on devrait:

a) 1. établir un système d'information visant à faciliter l'utilisation de tous les systèmes de transport de la région,
2. informer les usagers sur les perspectives d'avenir ainsi que les problèmes des réseaux de transport collectif.
3. informer les entreprises de transport des services souhaités par les usagers,

b) élaborer une approche « marketing » à la mise en place de toutes les modifications,

c) aider à personnaliser le transport collectif par divers moyens tels que: information téléphonique couvrant tous les sous-systèmes, dépliants élaborés pour une aire spécifique, plans combinés illustrant toutes les lignes des différents réseaux, les stationnements, etc. . .

d) concevoir et mettre en place aux points de correspondance et aux points d'attente un mobilier urbain adapté aux besoins et au comportement des usagers de transport collectif et adapté aux conditions climatiques particulières à la région.

Transport scolaire

Dans les centres jouissant d'un bon service de transport collectif, on entrevoit de plus en plus la nécessité d'y intégrer le transport scolaire afin de faire face à l'augmentation rapide des frais d'exploitation. Cette intégration se fait cependant sous des conditions très précises ayant trait autant à la localisation des établissements scolaires et à la qualité et fréquence du service de transport collectif qu'à l'acceptation par la population de cette transformation majeure.

Sur la base des expériences déjà tentées, à court terme on devrait donc:

— étudier la possibilité d'intégrer le transport scolaire au transport collectif, en tout ou en partie.

— si la possibilité et la rentabilité économique et sociale d'une telle intégration est perçue, accentuer les processus d'intégration nécessaires.

6.1.2 Moyen terme

Une politique visant à favoriser délibérément les transports collectifs implique, pour que les organismes s'en occupant y jouent pleinement leur rôle de service public, *une politique adéquate de revenus publics* (subventions) *afin de compenser les coûts d'exploitation* (actuellement définis comme déficits d'exploitation). Ce changement dans l'optique des organismes pourvoyeurs de fonds va de pair avec celui voulant que l'on regroupe les différents organismes dans un même organisme coordinateur.

Les institutions

On peut très bien s'attendre à court terme à ce qu'un effort interne aux divers organismes améliore sensiblement les conditions de transport dans l'agglomération québécoise. *Très vite cependant on s'apercevra que ces efforts individuels et isolés ne donnent pas tout l'impact qu'une action coordonnée permettrait d'espérer.*

On doit donc:

a) concevoir les structures permettant de saisir globalement le domaine des transports dans l'agglomération québécoise,

b) s'entendre sur les pouvoirs de cet organisme à savoir: coordonner l'organisation et le fonctionnement des transports sans le transfert des compétences ou des attributions actuelles des agences où services déjà opérationnels.

Cet organisme aurait pour tâche:

a) de préciser et mettre en oeuvre la politique des transports pour la région québécoise,

b) effectuer ou faire effectuer une enquête origine-destination pour toute l'agglomération pour tous les modes (la dernière enquête du genre datait de 1966. . .),

c) étudier les modes de financement appropriés aux interventions des différentes agences coordonnées,

d) assurer la coordination de tous les modes de transport tels que:

- transport maritime (ses installations dans la région),
- transport aérien,
- camionage,
- taxis,. . .

Cet organisme de coordination devra être créé par le MTQ qui a juridiction dans le domaine.

Réseau auto-routier

Bien qu'actuellement la région de Québec soit assez bien pourvue d'autoroutes, à moyen terme ce réseau aura besoin d'ajustements.

Ainsi, le réseau autoroutier devrait:

a) suivre l'urbanisation de très près afin de toujours offrir un service adéquat,

b) précéder l'urbanisation de peu là où on veut justement orienter le développement de la région.

Réseau routier

Après une période où la région aura défini dans son ensemble une hiérarchie du réseau routier et où les gens auront identifié, compris et mis en pratique les diverses actions impliquées, on devra raffiner cette première ébauche.

À moyen terme on devrait donc:

a) consolider la hiérarchie du réseau routier dans la région,

b) orienter de plus en plus les cheminements sur des axes prévus à ces fins, (identifier les zones protégées. . .)

c) perfectionner le réseau afin d'en arriver à un réseau balancé et efficace aux moindres coûts monétaires et sociaux.

Transports collectifs

Au niveau interurbain et suburbain

À la suite des démarches entreprises à court terme en vue d'un regroupement physique des têtes de lignes des divers réseaux interurbains et suburbains au centre-ville et advenant l'obtention d'un consensus à ce sujet; il faudrait:

a) amorcer le rapprochement des divers terminus du transport collectif interurbain et suburbain au centre-ville,

b) effectuer ce rapprochement par un lien flexible (type autobus) aussitôt que possible si le rapprochement physique doit prendre quelque temps.

Au niveau urbain

À la suite de l'enquête origine-destination effectuée par le nouvel organisme de coordination des transports au niveau régional, ainsi qu'à la suite de l'ajustement des résultats sur les prévisions de développement on devra:

a) amorcer la planification du réseau urbain de transport collectif en sites propres (tels que couloirs réservés pour autobus, « busways », etc. . .),

b) assurer entre-temps un service urbain souple ayant des composantes, pouvant éventuellement s'intégrer au réseau en sites propres,

c) établir et systématiser un service rapide de radiales et de lignes de rabattement,

d) établir des lignes express (radiales) de centres à centres entre les pôles secondaires et le centre-ville de Québec,

e) amorcer le service sur des lignes périphériques liant les centres secondaires de la région,

f) pousser le concept du « ski-bus » à d'autres activités récréatives pour diverses saisons,

g) créer de « nouveaux » services de transport collectif tels que minibus et les taxis collectifs.

Transport des marchandises (par voie terrestre)

À la suite des démarches entreprises à court terme à ce sujet, on devra à moyen terme:

a) raffiner et concrétiser les interventions au niveau autoroutier, routier, du transport de transit et des fonctions d'entreposage,

b) mettre en marche, le regroupement des fonctions d'entreposage pour la région si besoin est.

Stationnement

En poursuivant la poussée amorcée à court terme dans ce domaine:

a) compléter graduellement l'implantation des stationnements de dissuasion en fonction des nouvelles têtes de lignes des radiales express ainsi qu'à leurs arrêts importants.

b) donner suite à la politique de tarification en fonction des objectifs de développement de la région.

Les horaires flexibles

La période d'incitation menée à court terme auprès des agences privées et publiques aura prouvé, comme il l'a déjà été dans plusieurs autres villes canadiennes et ailleurs, qu'une politique d'heures de travail flexibles pour les employés de bureaux a été bénéfique pour la Communauté, pour les agences concernées ainsi que pour les individus eux-mêmes.

On devra donc:

a) obtenir que les organismes privés ou publics ne s'étant pas conformés aux voeux exprimés, le fassent très rapidement,

b) étudier la possibilité de combiner un étalement des horaires scolaires.

6.1.3 Long terme

Le rapprochement des activités: habitat-travail-loisirs:

Avec l'étalement de l'agglomération québécoise, les déplacements quotidiens entre les diverses activités et surtout entre l'habitat et le travail, prendront plus d'importance et deviendront vite un problème abaissant le niveau de qualité de la vie pour beaucoup de Québécois.

Nous faisons ici un rappel des mesures concernant surtout l'habitat et le travail, qui ont une importance vitale sur les transports à long terme.

L'habitat

a) appliquer fidèlement les principes d'urbanisation et de développement voulus par la collectivité en favorisant l'urbanisation des centres secondaires,

b) élaborer une politique d'acquisition foncière par les municipalités (banques de terrains) leur permettant ainsi d'avoir plus de contrôle sur leur développement,

c) contrôler la localisation des nouveaux logements,

d) utiliser de façon rationnelle et en priorité les terrains disponibles dans les zones desservies.

Le travail

a) diminuer la demande de déplacements par une politique d'incitation à une localisation préférentielle des emplois,

b) diminuer la demande en services aux heures de pointe par une politique d'étalement des horaires de travail,

c) favoriser cette dernière politique par des services d'appoint (tels que garderies. . .).

Les transports futurs

Les transports de demain devront obéir comme ceux dont nous avons hérité à des critères à base de réalisme. Ainsi en transport, un principe fondamental veut:

— privilégier le système de transport le plus efficace et le plus adapté en fonction de chaque type de zones (fortement ou faiblement peuplées) conduisant à:

— développer le réseau de transport collectif au centre-ville, dans la proche banlieue et dans les pôles secondaires, et,

— faciliter l'usage de l'automobile entre les zones faiblement peuplées de l'agglomération québécoise.

Transports collectifs

Après l'adoption d'une politique globale des transports au niveau régional on devrait:

a) élaborer et préciser un schéma régional des transports collectifs pour 1986,

— ce travail ne peut cependant pas se faire de façon réaliste si l'organisme régional de coordination des transports n'est pas créé à moyen terme.

b) tenter de rencontrer le plus vite possible les objectifs suivants:

— assurer une desserte minimale en tout point de la région,
— offrir la capacité de transport nécessaire en toute heure,
— réduire au minimum la durée et la fatigue des déplacements.

Centre-ville

Il convient de privilégier le transport collectif au centre-ville de Québec. Cela suppose:

a) augmenter la capacité des lignes de transit,

b) restructurer et développer un réseau de transport collectif approprié au centre-ville,

c) mettre en place s'il y a lieu des modes de transport nouveaux sur les axes de cheminements denses,

d) utiliser au maximum la technologie de type autobus avec toutes ses composantes et ses variantes,

e) réétudier et privilégier le rôle des taxis dans cette aire,

f) favoriser les inter-connexions entre les différents modes ayant des arrêts ou des terminus au centre-ville et si possible de quai à quai.

Liaisons centre-ville et pôles secondaires

A long terme, seul un système à capacité intermédiaire en site propre pourra assurer efficacement la liaison entre le centre-ville de Québec et les pôles secondaires.

On devra donc:

a) étudier la meilleure technique pertinente à cette liaison ainsi que les tracés possibles,

b) acquérir ces tracés, définis à moyen terme sous forme de corridors,

c) définir et amorcer toutes les étapes préalables à la réalisation,

d) définir les points de rabattement et la meilleure technologie de desserte,

e) assurer la construction du maximum de stationnements de dissuasion aux extrémités de ce réseau en site propre.

Transport autoroutier

Il faudra dans ce cas-ci aussi:

— élaborer et préciser un schéma régional autoroutier pour 1986,
  — dans Québec
  ou
  — dans la banlieue proche et lointaine

dans Québec

Il convient d'adapter le nombre de voies pénétrant dans Québec à la capacité d'absorption du réseau routier actuel et prévu, compte tenu des contraintes:

— physiques
— financières
— géographiques
— historiques
— sociales

dans la région

L'idée de base devant orienter cette politique veut que l'on complète, suivant l'urbanisation voulue, le réseau de périphérique et les quelques raccordements de formes radiales, évitant ainsi au trafic région-région de passer par Québec et au trafic banlieue-banlieue de traverser Québec.

On doit cependant inciter la circulation banlieue-centre-ville à s'arrêter dans des stationnements de liaison aux points d'intersection du réseau autoroutier avec celui du transport collectif de capacité intermédiaire en site propre.

6.2 Éléments d'une politique des transports pour le centre-ville de Québec.

La politique des transports pour le centre-ville de Québec est la suite logique de la politique à l'échelle régionale et se définit à partir des quatre objectifs suivants:

1. protéger le centre-ville;
(en décourageant la circulation de transit)

2. faciliter l'accès des personnes;
(sans pour autant celui des véhicules)

3. organiser les points de correspondance;

4. faciliter l'aménagement du coeur même de la ville.

Quel que soit le mode de transport utilisé, l'objectif fondamental de toute intervention dans ce domaine vise, à long terme, à limiter les déplacements. C'est ce qui dans le contexte régional a été appelé: « le rapprochement des activités: habitat-travail-loisirs ». Le schéma d'aménagement de la C.U.Q. vise expressément à rationaliser l'urbanisation de l'agglomération afin de réduire le nombre des déplacements de ses habitants et ainsi à promouvoir une qualité de vie optimum. C'est aussi ce qui au centre-ville nous a fait définir un niveau de saturation afin, encore une fois, de préserver le côté positif de la vie au centre-ville.

Cet objectif nous a menés à la définition de l'option fondamentale de croissance pour le centre-ville. Les trois principales caractéristiques de cette option qui touchent aux déplacements sont les suivantes:

1. statu quo au niveau du système routier et autoroutier au centre-ville;

2. instauration d'un programme d'heures de travail variables pour les employés de ce secteur;

3. augmentation de la proportion des gens utilisant les transports collectifs à l'heure de pointe passant de 37% en 1975 à 45% en 1987 et à 50% en 1995.

6.2.1 Les transports collectifs

DONNER PRIORITÉ
AUX TRANSPORTS COLLECTIFS

Atteindre 50% des déplacements par transports collectifs à l'heure de pointe en 1995 implique que l'on donne dès maintenant priorité aux transports collectifs au centre-ville de Québec.

De façon générale, les transports collectifs sont parmi les moyens de transports les moins destructeurs de l'environnement. Leur accorder priorité vise alors un double objectif:

1. inciter les gens à abandonner l'usage de leur automobile privée pour certains déplacements;

2. constituer une solution de rechange valable permettant de prendre des mesures de limitation de la circulation automobile.

En accordant effectivement priorité aux transports collectifs, on:

1. accroît la capacité en déplacements des rues et des autoroutes en accordant un traitement préférentiel aux véhicules à taux d'occupation élevé;

2. limite les infrastructures routières urbaines;

3. préserve l'environnement et le cadre de vie,

4. diminue la consommation globale d'énergie d'où diminution de la pollution.

Les moyens techniques susceptibles de donner priorité aux transports collectifs sont maintenant connus et la majorité de ceux-ci ont été expérimentés. Parmi la longue liste des techniques, mentionnons les principales:

1. suppression du stationnement sur les itinéraires empruntés par les transports collectifs, surtout aux heures de pointe;

2. voies réservées sur rues, autoroutes ou rampes d'accès aux autoroutes;

3. aménagement des zones d'arrêt et de correspondance;

4. priorité aux carrefours;

5. rues réservées aux transports collectifs,

6. site propre pour les transports collectifs.

AMÉLIORER LA QUALITÉ DU SERVICE

Améliorer la qualité du service donné par les transports collectifs implique surtout une amélioration en termes de fréquence, régularité et confort.

— Augmentation de la fréquence

Augmenter la fréquence du service sans cesser celui-ci sur certains parcours implique une augmentation du nombre de véhicules pour la CTCUQ. On sait pertinemment que cet organisme souffre de façon chronique d'un manque à ce niveau puisqu'à comparer à Montréal, Québec ne possède proportionnellement qu'environ la moitié des autobus pour le même nombre de personnes à desservir. La courbe du nombre de véhicules en service sur tout le territoire de la CTCUQ sur 24 heures illustre bien ce déficit.

Améliorer le service veut donc dire investir massivement dans l'achat de véhicules pour la CTCUQ.

Augmenter la fréquence pour le service entre Québec et Lévis par les traversiers veut aussi dire doter le service de traversiers pour piétons beaucoup plus rapides pouvant ainsi réduire les temps d'attente.

— Améliorer la régularité.

Améliorer le service en terme de régularité au centre-ville implique la disparition des causes de retard. Cet objectif est déjà compris puisqu'on a instauré des voies réservées pour autobus sur des axes les plus achalandés du centre-ville. Le Vieux-Québec reste cependant une cause de nombreux retards dans plusieurs parcours de la CTCUQ surtout en hiver. L'élimination des parcours réguliers à l'intérieur des murs sera de nature à régulariser le service dans toute la région. Parallèlement à ce changement, on devrait offrir un service complémentaire à ce secteur.

— Améliorer le confort

En terme de confort, améliorer le service des transports collectifs au centre-ville de Québec signifie entre autres choses, la diminution du nombre de correspondances nécessaires; ce qui pour la CTCUQ signifie une desserte directe des centres d'emplois du centre-ville par la majorité des parcours majeurs. Ainsi, presque tous les parcours devraient à court terme desservir le Carré d'Youville et la Colline. A moyen terme, après la construction de la Grande Place, ce troisième point devrait aussi être desservi par les parcours majeurs.

On devrait tendre aussi à réduire le nombre de correspondances nécessaires aux gens venant de la Rive-Sud au quai de la Traverse afin de rejoindre les points importants du centre-ville. A long terme, le quai de la Traverse devrait être directement relié au système intégré du centre-ville.

Les points de correspondance des services interurbains devraient aussi être localisés de façon à réduire le nombre de correspondances. A ce point de vue, il est plus judicieux de relier les services interurbains par trains et par autobus au réseau de la CTCUQ que de les relier entre eux.

— Les solutions nouvelles.

A long terme, un meilleur service veut dire la mise en oeuvre de solutions nouvelles aux transports collectifs. Les véhicules (autobus) que nous connaissons actuellement seront utilisés encore de nombreuses années à cause des qualités propres à ce moyen de transport et à cause des améliorations techniques qui y seront apportées. Cependant, ce moyen de transport sera toujours limité en capacité et viendra un temps où on devra songer, sur certains axes, à des systèmes en sites propres, c'est-à-dire des sites empruntés seulement par les véhicules de transports collectifs. L'agglomération québécoise n'a pas la taille pour penser à un métro mais peu fort bien penser à se doter d'un réseau de transport à capacité intermédiaire. Ces nouvelles solutions seront dans la même veine que les interventions précédentes en améliorant considérablement le service en termes de fréquence, régularité et confort.

Si un tel système est mis en oeuvre, il devrait joindre le plus grand nombre de points structurants du centre-ville. Les autres points devraient alors être reliés à ce réseau par des liens mécaniques.

— Conditions essentielles à la réussite

Quoiqu'il en soit, l'expérience des pays européens dans le domaine fait ressortir trois conditions essentielles à la réussite d'une politique donnant priorité aux transports collectifs en vue de modifier l'équilibre entre l'utilisation des divers modes de transports. Ce sont:

« — Conception des projets de priorité en faveur des transports en commun dans le cadre d'un système global de transport, ce qui nécessite des études globales en matière de déplacement;

— large information et sensibilisation de la population;

— un niveau minimum de priorité et amélioration des transports en commun. Les meilleurs résultats, dans les expériences actuellement connues, ont été obtenus là où l'aménagement atteignait une certaine « échelle » (axe protégé; axe lourd pour transport collectif, ensemble d'une zone. . .) par opposition à une série de mesures ponctuelles et où les aménagements de voirie étaient accompagnés d'autres actions de promotion au niveau de l'exploitation. »[1]

6.2.2 La circulation

LIMITER LA CIRCULATION

L'option fondamentale de croissance pour le centre-ville implique un statu quo au niveau routier et autoroutier. Ceci signifie à long terme l'établissement de limites à la circulation au centre-ville.

Ces interventions qui sont décrites plus loin n'ont pour objectifs que:

1. d'améliorer l'environnement urbain,

2. d'accroître l'efficacité générale des transports urbains.

Si les résultats ne sont pas satisfaisants ou si les effets indirects sont néfastes, les interventions devront être corrigées ou reprises afin d'en arriver à une véritable amélioration.

[1] - Qualité de la vie urbaine et limitation de la circulation », Conférence de l'O.C.D.E., Paris, 14-16 avril 1975, compte-rendu, p. 294.

— Accepter une situation de statu quo au niveau du nombre de voies de rues.

Une des premières conséquences de cette nouvelle approche pour le centre-ville veut qu'il n'y ait plus de construction massive de voies d'accès au centre-ville. Donc, plus d'autoroutes de la Falaise, plus de lien direct routier Québec-Lévis et aucune construction d'axes nouveaux. Il y aura cependant des améliorations aux axes existants là où c'est nécessaire et possible.

— Établir une hiérarchie des axes.

Tous les axes d'accès n'ont pas la même importance: le volume supporté étant fonction du nombre de voies, des entrées et des sorties ainsi que de la géométrie générale de la voie. Il faut s'entendre sur une hiérarchie des voies et préciser les critères de performance qu'elles devront rencontrer au cours des années en fonction du volume de véhicules qui les emprunteront. On doit, par exemple, interdire tout stationnement sur les axes importants. Malheureusement dans certains cas, le bien particulier sera défavorisé au profit du bien général. On doit spécifier quelles circulations auront priorité sur ces voies et quels types d'aménagement seront nécessaires. On doit ainsi élaborer un outil variable dans le temps permettant de s'adapter aux circonstances.

— Préserver le caractère de certains axes.

Bien que déjà mentionné, cet item est assez important pour qu'il fasse le sujet d'une politique spéciale. Certains axes importants sont connus par leur caractère particulier. Ainsi, la rue Grande-Allée sur la Colline et le boulevard Langelier dans la Basse-ville



illustrent une époque dans la vie de Québec. On ne doit surtout pas transformer ces voies physiquement ou en faire des sens uniques. Transformer Grande-Allée en sens unique équivaudrait à en faire une autoroute urbaine à quatre voies. Tout ce qui reste de bâtiments valables et de végétation disparaîtrait. La ville a déjà reconnu ce caractère particulier de Grande-Allée et a décidé de la protéger. On doit, pour que cela soit vraiment efficace, ajouter aux contraintes de zonage une politique spéciale de taxation et une confirmation du caractère de l'axe routier.

RÉDUIRE LA CIRCULATION DE TRANSIT

Une des meilleures façons de limiter la circulation est sans contredit par l'élimination de la circulation de transit qui pertube un secteur sans rien y apporter par son passage. Il serait souhaitable d'éliminer le transit local du Vieux-Québec et le transit régional du centre-ville.

— Diviser le Vieux-Québec en deux cellules.

Nous avons vu dans l'inventaire l'importance du transit dans le Vieux-Québec intra-muros. Il y a en effet dans ce secteur restreint, trois montées de la basse-ville à la haute-ville. C'est donc un secteur très achalandé pour cette qualité. Par contre, la vocation du Vieux-Québec et le gabarit de ses rues interdisent un trafic lourd.

Il y aurait donc avantage à diviser le Vieux-Québec en deux cellules accessibles par automobile de la Haute-Ville pour l'une et de la Basse-Ville pour l'autre mais ne permettant pas de liaison entre elles. La très grande majorité de la circulation de transit serait ainsi éliminée de ce secteur sans pour autant en interdire l'accès à ceux dont c'est la destination.

— Donner un dévidoir à l'autoroute Dufferin-Montmorency.

A long terme, l'autoroute Dufferin-Montmorency canalisera une quantité appréciable du trafic de transit régional vers le centre-ville de Québec. Les comptages effectués à l'été de 1975 ne justifient pas à eux seuls actuellement la construction du tunnel liant cette autoroute au boulevard Champlain. A long terme cependant, il peut devenir nécessaire d'effectuer ce lien.

6.2.3 Le Stationnement

Une politique de stationnement est la suite logique d'une politique de circulation. Toute tentative de restreindre le nombre de places de stationnement au centre-ville est conditionnelle à l'amélioration des transports collectifs. Seulement après avoir amélioré sensiblement les transports collectifs, pourrons-nous entreprendre un programme de dissuasion de l'utilisation de l'automobile privée au centre-ville.

La politique de stationnement touchera à trois points principaux: la quantité, la localisation et la tarification.

Réglementer la quantité.

— contrôler le nombre total de places de stationnement au centre-ville de Québec.

Il devrait se faire, à intervalles réguliers, des inventaires du nombre total de places de stationnement au centre-ville de Québec afin de pouvoir intervenir pertinemment. Le nombre de places sera déterminé par les politiques de croissance et de transports acceptées pour Québec.

— Préserver le stationnement sur rues secondaires.

Autant que possible préserver le stationnement sur rue puisque c'est celui qui est le plus disponible au moindre coût. Par contre, aucun stationnement sur rue devrait être permis sur les axes principaux. On devra adapter ces principes suivant les circonstances afin d'optimiser l'utilisation de ces places.

— Contrôler la construction de parcs de stationnement

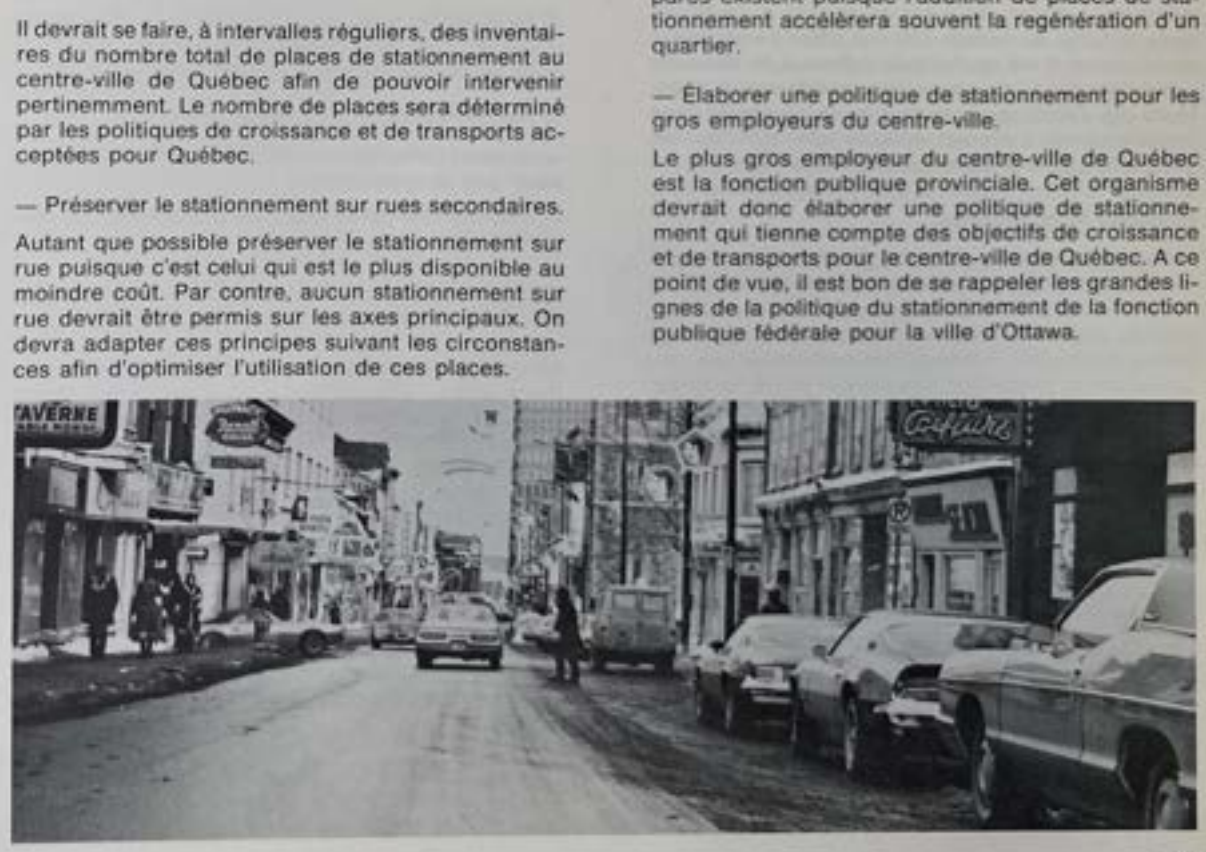
Afin d'avoir un véritable contrôle sur le nombre total de places de stationnement au centre-ville de Québec, que toute construction nouvelle de parc de stationnement important soit régie par les autorités municipales et répondre aux objectifs identifiés pour le centre-ville. Il faudrait de plus que les concentrations importantes de places de stationnement soient administrées par la Société Parc-Auto afin de garder un contrôle effectif au centre-ville.

— Mettre du stationnement à la disposition des résidents.

Autant que possible mettre du stationnement à la disposition des résidents par la construction de parcs ou par une tarification appropriée lorsque des parcs existent puisque l'addition de places de stationnement accélèrera souvent la regénération d'un quartier.

— Élaborer une politique de stationnement pour les gros employeurs du centre-ville.

Le plus gros employeur du centre-ville de Québec est la fonction publique provinciale. Cet organisme devrait donc élaborer une politique de stationnement qui tienne compte des objectifs de croissance et de transports pour le centre-ville de Québec. A ce point de vue, il est bon de se rappeler les grandes lignes de la politique du stationnement de la fonction publique fédérale pour la ville d'Ottawa.



Ainsi, le gouvernement fédéral parallèlement à l'amélioration des transports collectifs à Ottawa, réduit de 2 à 5% par année le nombre de places de stationnements pour ses employés proportionnellement au nombre total d'employés dans la fonction publique; l'objectif à long terme étant d'atteindre une place de stationnement pour 20 fonctionnaires.

La situation à Québec est sûrement différente mais une adaptation d'une telle approche est indispensable à toute intervention au centre-ville. Les organismes secondaires en importance pourraient dans un deuxième temps suivre l'exemple de la fonction publique provinciale.

— Créer des stationnements de dissuasion.

Réglementer le stationnement au centre-ville se fait parallèlement à une amélioration de transports collectifs qui verront entre autres choses à améliorer leurs services du centre-ville aux pôles secondaires de la région. Il est souhaitable même si on déborde l'aire d'étude, qu'on pense dès maintenant à construire des stationnements de dissuasion sur les axes importants de transport collectif afin d'inciter les gens à laisser leur automobile en ces lieux.

Contrôler la localisation

Localiser les nouveaux parcs de stationnement en accord avec les principes de croissance acceptés.

Afin de réduire le nombre d'automobiles au coeur même de Québec, il est suggéré de localiser les nouveaux parcs importants à l'extérieur d'une ligne joignant les quatre points structurants du centre-ville, soit: la Gare du Palais, la Grande Place, la Place de la Justice et la Traverse.

De plus, toute localisation d'un nombre important de places devrait être bien desservie par le système routier ou auto routier. Dans les autres cas, on devrait limiter le nombre de places à 500. Il n'est malheureusement pas possible d'ajouter des places de stationnement au site de la traverse.

— Ne plus construire de stationnements pour les fonctions d'emplois dans le Vieux-Québec et le Vieux-Port. Le gabarit du système routier et le caractère de ces deux secteurs excluent absolument toute nouvelle construction de nouveaux parcs de stationnement pour les employés de ce secteur. On devrait cependant accepter, très prudemment, la construction de stationnements pour les résidents à condition qu'ils soient de taille réduite.

— Tout nouveau stationnement ne devrait être construit que sur la Colline et dans la Basse-Ville.

On devrait construire la majorité des 8,500 places additionnelles nécessaires pour 1995 dans la basse-ville et plus précisément près de la Grande Place et de la Gare du Palais à cause de leurs bons raccords avec le système routier. On ne devrait ajouter que 1,000 places sur la Colline si l'on veut être en accord avec la politique de statu quo du système routier. La différence entre la capacité de ces trois points et le besoin global devrait être localisée dans la Basse-ville en des endroits judicieusement choisis.

Moduler la tarification

— Moduler les tarifs afin d'appuyer les politiques de transport. Les tarifs fixés par la Société Parc-Auto pour les stationnements du centre-ville devront:

— réaliser l'effet de dissuasion recherché;

— orienter l'utilisation du stationnement dans le sens voulu par la collectivité;

— financer une partie des frais d'opération des stationnements de dissuasion.

— Fixer le prix du stationnement sur rue en fonction du prix du stationnement hors rue.

Afin de réduire le nombre d'automobilistes en quête d'une place de stationnement sur rue, il faut élever les tarifs de ce type de stationnement au moins au prix du stationnement hors rue afin de rendre celui-ci plus attirant. Le tarif du stationnement sur rue devrait être fixé de façon à ce qu'il y ait toujours un certain nombre de places de libres. On estime en Europe, qu'une place de libre sur 7 ou 10 est une bonne mesure permettant ainsi d'améliorer la circulation tout en donnant accès relativement facilement à du stationnement sur rue.

— Inciter le gouvernement provincial à limiter l'accès de ses stationnements à des véhicules à capacité élevée.

Il y a en moyenne 1.44 personne par auto au centre-ville de Québec. Si le gouvernement provincial exigeait de ses employés voulant utiliser le stationnement d'être au moins trois personnes par auto, on réduirait ainsi à peu de frais l'achalandage du réseau routier et des stationnements.

— Inclure une correspondance à certaines parties du réseau de transport intégré du centre-ville dans les tarifs de stationnement.

Afin de faciliter la mobilité des personnes venant stationner au centre-ville et ainsi réduire la pression s'exerçant dans certaines parties, il faut viser à long terme à inclure une correspondance de transport avec le prix du stationnement. Il devrait être possible ainsi de stationner à la Gare du Palais et d'aller travailler sur la Colline en empruntant le réseau intégré et ceci sans frais supplémentaires.

6.2.4 Les axes piétonniers

— Compléter les axes couverts

On a déjà ressenti le besoin de couvrir certains axes où la concentration des déplacements à pied était très grande soit le mail St-Roch et le réseau incomplet de la Colline Parlementaire. On doit donc en priorité ajouter les maillons manquants à ces deux axes pour qu'ils relient efficacement les points structurants de Place de la Justice et du Carré d'Youville et de la Grande Place et la Gare du Palais. On aura ainsi, à Québec, deux axes piétonniers couverts liant les différentes parties de deux concentrations d'emplois du centre-ville.

— Assurer une traversée sécuritaire des piétons sur certains axes de circulation majeurs.

L'avenue Dufferin à l'intersection de St-Jean est un exemple de traversée piétonnière dangereuse. Il faut donc au plus tôt trouver des moyens de séparer physiquement la circulation automobile de la circulation piétonnière là où ce genre de situation se rencontre.

— Lier les deux concentrations d'emplois de la Haute-Ville et de la Basse-Ville par un lien piétonnier mécanique.

La falaise est un obstacle majeur aussi bien pour les piétons que pour les véhicules motorisés. Afin de faciliter les échanges entre les deux niveaux du centre-ville, on devrait, le plus tôt possible, lier deux des points structurants par des liens piétonniers mécaniques en sous-sol. Les deux points qui se prêtent le plus à cette fonction sont la Grande Place et le Carré d'Youville.



— Lier la traverse au réseau piétonnier du centre-ville.

Lorsque le débarcadère des traversiers assurant la liaison Québec-Lévis sera directement relié au réseau piétonnier du centre-ville, les résidents de la rive-sud seront plus près du centre-ville en distance et en temps que ne l'est aucun autre des centres secondaires. On doit donc dans le plus bref délai relier ce point avec le Carré D'Youville par un lien piétonnier mécanique.

— Aménager les axes piétonniers secondaires.

Les axes piétonniers secondaires sont ceux qui ne supportent pas un fort débit de piétons mais qui sont quand même essentiels dans un milieu polyvalent comme le centre-ville de Québec. Ainsi les points structurants de la Grande Place et de Place de la Justice devraient être reliés par un axe piétonnier à ciel ouvert. De même, la Gare du Palais, et le Carré d'Youville devraient être reliés par des axes empruntant les rues St-Jean et côte du Palais. Enfin, la Traverse déjà reliée au Vieux-Québec par l'ascenseur de la Terrasse Dufferin, sera reliée à la Gare du Palais par un axe piétonnier d'un genre assez spécial puisqu'il répondra aussi à un besoin de détente et de plein air. Ainsi, cet axe passera par les berges du St-Laurent, du Bassin Louise pour rejoindre la St-Charles.

— De façon générale, redonner priorité aux piétons dans le centre-ville de Québec.

Plusieurs places auront à être repensées afin d'en faire de véritables places et non des stationnements. Ainsi, le Carré d'Youville lui-même doit être transformé, afin d'en éliminer le plus de circulation possible, pour faire place à de grands espaces piétonniers où pourront se dérouler les activités de masse.

6.2.5 Les horaires variables

Dans une capitale comme Québec où le plus gros employeur au centre-ville est l'état, il est essentiel que celui-ci mette en application une politique d'horaires variables pour ses employés. Indépendamment des avantages qu'elle apporte aux employés eux-mêmes, une telle politique si mise en application à Québec, nous permettra d'atteindre un niveau assez élevé d'emplois sans construction nouvelle d'infrastructure routière. Elle permet, de plus, une meilleure utilisation des transports collectifs puisqu'il y a étalement des heures de pointe. Dans une période où on cherche de partout à réduire les dépenses et les investissements, la mise en application d'une telle politique à Québec sauverait des centaines de millions de dollars à l'état québécois.

6.2.6 L'information

Toute action visant à rationaliser les interventions dans le domaine des transports au centre-ville de Québec serait vaine, s'il n'y avait parallèlement à tout cela une campagne d'information suivie. Ainsi, au chapitre de l'information, les recommandations faites au niveau de la région s'appliquent textuellement pour le centre-ville. Nous nous permettons de les répéter étant donné leur importance.

On devrait:

a) 1) établir un système d'information visant à faciliter l'utilisation de tous les systèmes de transport de la région,
2) informer les usagers sur les perspectives d'avenir ainsi que les problèmes des réseaux de transport collectif et
3) informer les entreprises de transport des services souhaités par les usagers;

b) élaborer une approche « marketing » à la mise en place de toutes les modifications;

c) aider à personnaliser le transport collectif par divers moyens tels: information téléphonique couvrant tous les sous-systèmes, dépliants élaborés pour une aire spécifique, plans combinés illustrant toutes les lignes des différents réseaux, stationnements;

d) concevoir et mettre en place aux points de correspondance et aux points d'attente un mobilier urbain adapté aux besoins et au comportement des usagers de transport collectif et adapté aux conditions climatiques particulières à la région.

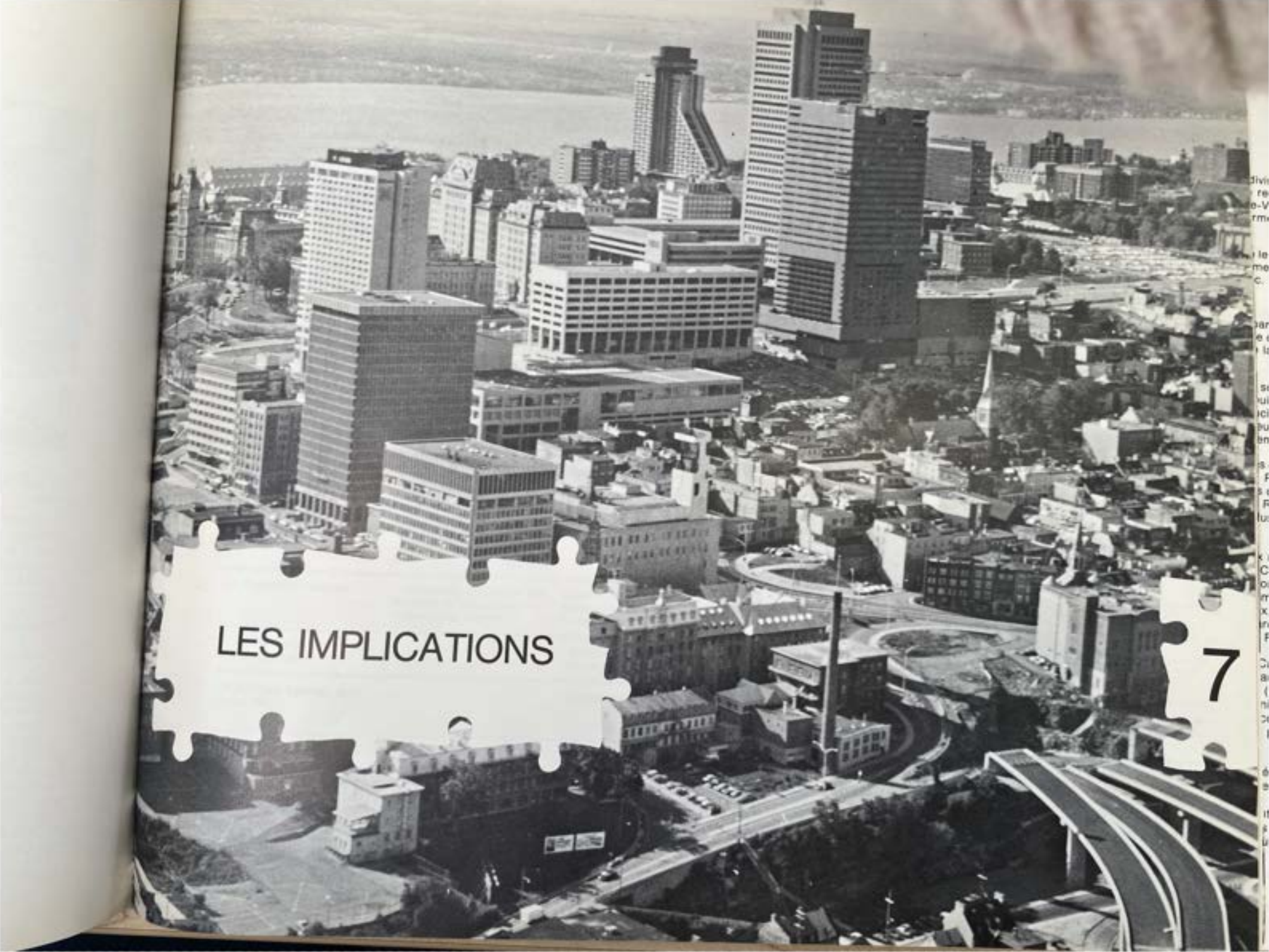
6.2.7 Investissements proportionnels à la répartition modale.

On devrait de plus en plus tendre vers l'application générale du principe voulant qu'il y ait investissements proportionnels à la répartition modale. Ainsi, si au niveau régional, on trouve qu'il y a entre 15 et 20% des gens qui utilisent les transports collectifs, on devrait investir dans ce mode entre 15 et 20% de tous les investissements au niveau transport pour la région.

Ainsi, le Ministère des Transports du Québec a investi en moyenne $30 millions par année depuis dix ans sur le territoire de la C.U.Q. Ce même ministère aurait donc dû investir pour la même période environ $5 à $6 millions par année ou entre $50 et $60 millions depuis 10 ans au chapitre des transports collectifs dans la région de Québec. Le $30 millions déjà cité ne compte que les investissements; les frais d'opération étant en surplus.

Parrallèlement, les municipalités sur le territoire de la C.U.Q. ont investi environ $10 millions dans les infrastructures routières en 1974. Elles ont de plus consacré environ $17 millions à l'entretien de ces mêmes voies pour la même période. En s'appuyant sur ce même principe d'investissements proportionnels à la répartition modale, on ajouterait un autre $2 millions aux $5 à $6 millions qui devraient être consacrés annuellement en investissements dans les transports collectifs sur le territoire de la C.U.Q.

Ces chiffres sont des minima puisqu'au centre-ville, il y a effectivement plus du tiers des gens qui utilisent les transports collectifs.



LES IMPLICATIONS

7

7. Les implications

Suivant le moment de leur réalisation, les implications ont été regroupées en quatre tranches: l'immédiat, couvrant la période de l'automne 1976 à la fin de 1977, le court terme de 1978 à 1980, le moyen terme de 1981 à 1989, et le long terme de 1990 à l'an 2000.
Les implications accompagnées de brèves explications sont présentées sous forme de tableaux pour permettre d'acquérir une vue d'ensemble. La description de chacune de ces implications se retrouvera au chapitre 9.

Immediat (automne 1976-77)	Le réseau piétonnier	Les transports collectifs	Le réseau autoroutier	Le réseau routier	Le stationnement
I.1 Raccord de Dufferin			- autoroute Dufferin complétée sur la Colline	- rampes dans St-Roch se terminant à la rue du Pont	
I.2 Division du Vieux-Québec en deux cellules	- rue St-Jean réservée aux piétons du Carré d'Youville à la Côte du Palais	- possibilité que le minibus puisse remonter St-Jean		- accès interdit rues St-Jean et transversales (sauf livraison entre 7 h. et 11 h.). - interdiction sur: • Du Fort / sauf taxis • Desjardins / sauf minibus • Chauveau - livraisons interdites Vieux-Québec de 11.30 h. à 14 h.	
I.3 Minibus Vieux-Québec		- service de minibus dans le Vieux-Québec			
I.4 Carré d'Youville	- transformation en donnant plus de place aux piétons. - lier le Carré à St-Jean en souterrain sous l'avenue Dufferin	- Carré d'Youville: plaque tournante autobus CTCUQ		- réorganisation de la circulation au Carré d'Youville.	
I.5 St-Joachim				- St-Joachim relié à la rue Prévost comme voie de desserte.	
I.6 Terminus Traverse	- séparation circulation piétonnière et automobile - abris pour attente	- terminus de la Traverse dans édifice du CN - plaque tournante: CTCUQ		- réorganisation du réseau routier à ce point.	
I.7 Voies réservées sur Dufferin et St-Cyrille		- amélioration de l'accessibilité de la Colline		- signalisation appropriée pour les voies réservées	
I.8 Autobus express (automne 1977)		- parcours à être déterminés			- (stationnements de dissuasion aux points d'embarquement suburbains)
I.9 Carrefour: Langelier, St-Vallier Charest				- redéfinir et clarifier la géométrie des intersections	
I.10 Lien piétonnier: D'Auteuil / avenue Dufferin	- ouverture de la poterne dans les murs (près de la poudrière)				

Court terme (1978-1980)	Le réseau piétonnier	Les transports collectifs	Le réseau autoroutier	Le réseau routier	Le stationnement
C-1 Ascenseurs Terrasse Dufferin et « Gosselin »	- lien mécanique rénové Basse-ville / Haute-ville	- service intégré à la CTCUQ			
C-2 Gare du Palais	- lien couvert avec le mail St-Roch	- point de correspondance interurbain (train) - terminus ferroviaire commun CN / CP - possibilité porte d'entrée STCI		- déviation de la rue Henderson - réaménagement de la circulation de tout le secteur.	- stationnement sous autoroute (2000 à 3000 places)
C-3 Grande Place	- lien avec mail St-Roch au-dessus de Charest - lien avec ascenseur « Gosselin » dans St-Jean-Baptiste sous St-Vallier.	- plaque tournante CTCUQ basse-ville - terminus réseau autobus interurbain	- rampes de l'autoroute passant dans le stationnement sous complexe se raccordant à Charest à angle droit	- réaménagement de Dorchester, de la Couronne et St-Vallier. - raccordement rampes sur Charest.	- stationnement intégré au complexe. - stationnement pour les résidents de St-Jean-Baptiste avec accès par ascenseur.
C-4 Circulation St-Roch	- rue LaSalle devient espace vert et de recréation.	- autobus Traverse / Gare / Grande Place passant par la rue Prince-Édouard		- réaménagement selon schéma pour éliminer le transit (séparation en deux parties) - changement de sens uniques sur de la Reine et du Roi. (version finale à être décidée avec les citoyens du secteur après une période d'essai.)	- aménager des stationnements pour les résidents de la rue LaSalle
C-5 Place de la Justice	- liens protégés entre le Complexe G, La Laurentienne, le Grand Théâtre, St-Jean-Baptiste - réseau piétonnier en surface.	- plaque tournante: • autobus: haute-ville - terminus: • autobus: basse-ville		- maintien du gabarit de St-Amable - accès à la Place sous St-Cyrille dans le prolongement de la rue Scott / Ste-Claire	- stationnement de 1000 places (500 - Grand Théâtre et 500 résidents-soir)
C-6 Circulation St-Jean-Baptiste	- rue Ste-Claire devient axe piétonnier et espaces verts (prolongement sur Scott jusqu'à St-Cyrille)			- élimination du transit venant du Carré d'Youville en réaménageant le Carré.	- prévoir du stationnement pour les résidents de Ste-Claire
C-7 L'autobus du centre-ville (Traverse / Gare / Grande Place)		- service entre la Traverse / la Gare et la Grande Place sur Charest / St-Paul - poursuivre possiblement ce service au Carré d'Youville et à la Place de la Justice.			

Moyen terme (1981-1989)	Le réseau piétonnier	Les transports collectifs	Le réseau autoroutier	Le réseau routier	Le stationnement
M.1 Liaison St-Anselme / Parc Victoria				- compléter la liaison entre la rue St-Anselme et la rue Lea dans le Parc Victoria	
M.2 Traversier rapide		- ajouter service d'un traversier rapide pour piétons entre Québec et Lévis.			- stationnement de dissuasion sur la Rive-Sud près de la Traverse.
M.3 La desserte du terminus des traversiers à Lévis par les transports collectifs		- autobus rapides vers Traverse de Lévis - amélioration du service en terme de fréquence et de la période de service			
M.4 Jumelage du boul. Laurentien			- Jumelage du boul. Laurentien dans Pointes-aux-Lièvres	- raccord du nouveau boul. Laurentien près de la Couronne par emplacement des voies ferrées.	

Long terme (1990-2000)	Le réseau piétonnier	Les transports collectifs	Le réseau autoroutier	Le réseau routier	Le stationnement
L.1 Le système de transport à capacité intermédiaire.		- réseau de capacité intermédiaire dans les directions des centres secondaires - prolongement en tunnel de la Gare du Palais au Carré d'Youville à Place de la Justice			- stationnement de dissuasion au niveau régional - politique de dissuasion du stationnement au centre-ville
L.2 Liaison Grande Place / d'Youville / Traverse	- lien piétonnier mécanisé entre la Grande Place, Carré d'Youville et la Traverse	- devient partie du réseau de transport en commun (CTCUQ)		- libère d'Abraham des voies réservées	
L.3 Tunnel Dufferin / Champlain			- relier autoroute Dufferin-Montmorency à Champlain en tunnel sous la Colline		



8

LA MISE EN OEUVRE

8. La mise en oeuvre

Le comité de direction de l'étude Transports-Centre-ville a reçu un double mandat dont les parties ne sont pas nécessairement séquentielles. Ainsi, même si ce document est la résultante de la partie planification du mandat, toute planification n'est pas terminée pour autant.

La phase mise en oeuvre devrait normalement commencer bientôt ou être déjà commencée. Cependant, il est inévitable qu'il se fasse un réajustement des concepts et des implications proposés.

Ces changements apporteront une lumière nouvelle au contexte général et demanderont une modification des prévisions et des actions à entreprendre. Qu'on songe seulement à l'importance réciproque de la localisation du terminus voyageur ferroviaire inter-cité au centre-ville de Québec et la forte probabilité qu'un système de transport de capacité intermédiaire soit une bonne solution pour la région. Un changement dans une de ces deux options influencera l'autre et par conséquent, toute la structure du centre-ville.

C'est donc pour continuer cette planification et pour amorcer la mise en oeuvre des implications acceptées par les instances décisionnelles, que nous recommandons les modifications suivantes au comité de direction:

1. s'adjoindre, pour compléter la représentativité de ce comité, un représentant du Service de circulation routière de la Ville de Québec;

2. que les représentants des niveaux provincial et fédéral continuent de faire partie du comité à titre consultatif.

Le comité de direction serait dorénavant composé des représentants des organismes suivants:

1. au niveau de la Ville de Québec:

— le Service d'Urbanisme,
— le Service de Circulation routière.

2. au niveau de la Communauté Urbaine de Québec:

— la Commission de Transport,
— la Commission d'Aménagement ou le Service de Planification de la C.U.Q. lorsqu'il sera formé.

3. a titre consultatif:

— le représentant du gouvernement du Québec
— le représentant du gouvernement du Canada

Comités de travail

Il est essentiel que le nombre de personnes faisant partie de ce comité soit restreint au minimum, afin de conserver toute la souplesse nécessaire à un comité de mise en oeuvre.

Cependant, pour certains projets spécifiques, on devra former des comités de travail afin de réunir tous les groupes intéressés et impliqués. Dans le cas du projet de la Gare du Palais, un bref décompte des intervenants directement impliqués, en plus de l'entreprise privée, nous donne un chiffre au delà de la vingtaine comprenant ministères, services ou organismes des niveaux municipal, régional, provincial et fédéral. Certains autres projets comme celui de la Traverse ne regrouperaient qu'environ une dizaine d'organismes des divers niveaux. La formation de ces comités aurait pour but de favoriser la coopération et la coordination entre les divers intervenants. De plus, elle permettra une circulation beaucoup plus facile de l'information.

Groupe de support

L'expérience prouve cependant qu'on ne peut demander à un comité d'assurer la permanence et la coordination au jour le jour. C'est d'autant plus le cas ici, qu'on aura à coordonner la mise en oeuvre de nombreux projets simultanément. Les implications sont au nombre de 24 et certaines regroupent plusieurs projets où de nombreux intervenants sont appelés à travailler.

Nous proposons donc de fournir un support permanent à ce comité. L'expérience de la phase planification nous porte à recommander le même type d'arrangement qui a permis la tenue de cette phase. Le personnel spécialement affecté à l'étude « Les transports au centre-ville de Québec » ne comptait qu'un professionnel secondé par l'équivalent de 1½ technicien sur les 13 mois qu'a duré cette phase. Il est évident que pour pouvoir accomplir tout ce travail de l'aide extérieure est venue s'ajouter. Il a fallu l'équivalent d'un dessinateur à plein temps, divers spécialistes pour des périodes très courtes et du personnel appartenant à des Services ou des ministères à tous les niveaux pour les relevés et les comptages.

Le rôle de ce groupe de support serait principalement d'assurer la coordination entre les divers intervenants afin de faciliter l'obtention de consensus. De plus, il aurait aussi à assurer le cheminement des dossiers et des interventions au jour le jour tout en étant capable, pour des cas précis, de proposer des solutions techniques tenant compte des divers objectifs.

Il est essentiel pour que ce groupe de support puisse fonctionner efficacement que:

1. les quatre niveaux de gouvernement soient représentés sur le comité de direction;

2. qu'il ne soit pas intégré à l'intérieur d'une structure d'un des quatre niveaux afin de lui conserver sa neutralité garante d'une collaboration plus franche avec tous les groupes impliqués.

Encore une fois, l'expérience de la première phase est la preuve de l'importance de ces deux conditions.

L'organisme régional des transports

Le comité de direction des transports au centre-ville de Québec fera évidemment partie ou devra coordonner ses interventions avec l'éventuel organisme régional des transports pour la région de Québec. La création de cet organisme recommandée en 1968 dans « le Plan de Circulation et de Transport: Région Métropolitaine de Québec », et en 1975 sous une forme à peine modifiée par la Commission d'Aménagement dans son schéma d'aménagement pour la région, est aussi reconnue par nous comme un prérequis à toute intervention rationnelle dans le domaine des transports, spécialement si l'on songe à doter la région d'une politique des transports.



LA DESCRIPTION DES IMPLICATIONS

9

9. La description des implications

I.1 Le raccord de l'autoroute Dufferin-Montmorency sur la Colline Parlementaire

Le raccord de l'autoroute sur la Colline va affecter grandement la situation de la circulation routière au centre-ville de Québec. Toute intervention majeure au niveau circulation devra donc se faire après son ouverture à l'automne 1976. Pour cette date, il n'y aura que les voies débouchant sur la Colline et les rampes d'accès dans St-Roch qui seront en opération.

I.2 La division du Vieux-Québec en deux cellules

Le sondage sur la perception du Vieux-Québec effectué pour tous les groupes de touristes, nous indique clairement qu'on trouve qu'il y a trop d'automobiles dans ce secteur du centre-ville. Les touristes étrangers américains et canadiens ressentent même ceci comme une menace physique.

Par contre, les comptages nous indiquent qu'une grande partie de ces véhicules sont des véhicules en transit qui ne font que traverser ce secteur sans rien lui apporter. On dénombre que 38% de véhicules sont en transit entre 8 et 9 heures le matin, 52% et 45% entre midi et 13 heures et entre 16 et 17 heures respectivement. Ces proportions montent même jusqu'à 70% sur la rue St-Jean entre 15 et 16 heures.

D'autre part, nous avons vu aussi que la vocation résidentielle du Vieux-Québec était confirmée et qu'on préconisait un certain statu quo au niveau des activités commerciales.

Tout ceci nous amène à définir une politique claire de restriction de la circulation pour le Vieux-Québec.

Restriction de la circulation dans le Vieux-Québec.

En principe, tout le monde sera d'accord pour restreindre la circulation dans le Vieux-Québec. Cependant en pratique, il faut considérer que certains services sont essentiels, tels que police, pompiers, livraison, accès en taxis aux hôtels, etc.

De plus, il faut aussi penser aux résidents et aux commerçants qui doivent vivre tous les jours dans ce secteur.

Il serait utopique actuellement de proposer une interdiction totale des véhicules automobiles dans le Vieux-Québec. En plus de créer une situation où il y aurait plus d'inconvénients que d'avantages, on ne tiendrait pas compte de la mentalité actuelle des Québécois qui n'accepteraient jamais une telle restriction.

L'expérience européenne dans ce cas-ci peut nous être très utile puisque depuis plusieurs années, ils ont eu à résoudre les mêmes problèmes auxquels nous faisons face actuellement. De plus, le gabarit et l'atmosphère du Vieux-Québec se rapprochent beaucoup plus de ce que nous retrouvons en Europe qu'ailleurs.

Plusieurs techniques ont été élaborées et expérimentées et la plus populaire, parce que la plus efficace tout en étant très simple à appliquer, est la division d'un secteur en « cellules ».

Ainsi, les véhicules peuvent très bien se rendre à l'intérieur de chacune des cellules lorsqu'ils y ont affaire. Cependant, ils ne peuvent circuler d'une cellule à une autre directement. Ils doivent ressortir du secteur, contourner les accès interdits et repénétrer dans l'autre cellule.

Le nombre de cellules peut varier suivant la taille du secteur et les possibilités du réseau routier existant. Ainsi, par exemple, on a divisé le centre-ville de Besançon en France en quatre secteurs et celui de Gothenburg en Suède en cinq cellules.

Par cette technique, on réussit suivant les cas, à réduire la circulation jusqu'à 50% en éliminant pratiquement tout le trafic de transit.

Le cas du Vieux-Québec

Si on réussissait à appliquer cette technique dans le Vieux-Québec, on atteindrait tous les objectifs de réduction de la circulation tout en laissant à ceux dont c'est la destination, la possibilité de s'y rendre même en auto.

La majorité du transit dans le Vieux-Québec vient des véhicules qui passent par ce secteur pour se rendre de la Basse-ville à la Haute-ville ou inversement.

Il suffit donc, pour réduire ce transit, de diviser le Vieux-Québec en deux cellules, dont l'une regroupera toutes les entrées et sorties de la Haute-Ville et l'autre toutes les remontées et descentes permettant de passer d'un niveau à l'autre.

La solution proposée a l'avantage de réduire le transit tout en limitant au minimum les changements à apporter au réseau routier du Vieux-Québec.

Les deux cellules du Vieux-Québec

Pour bien comprendre le principe de la séparation en deux cellules, il faut se rapporter à la carte qui illustre visuellement les nouveaux réseaux de la cellule sud et de la cellule nord.

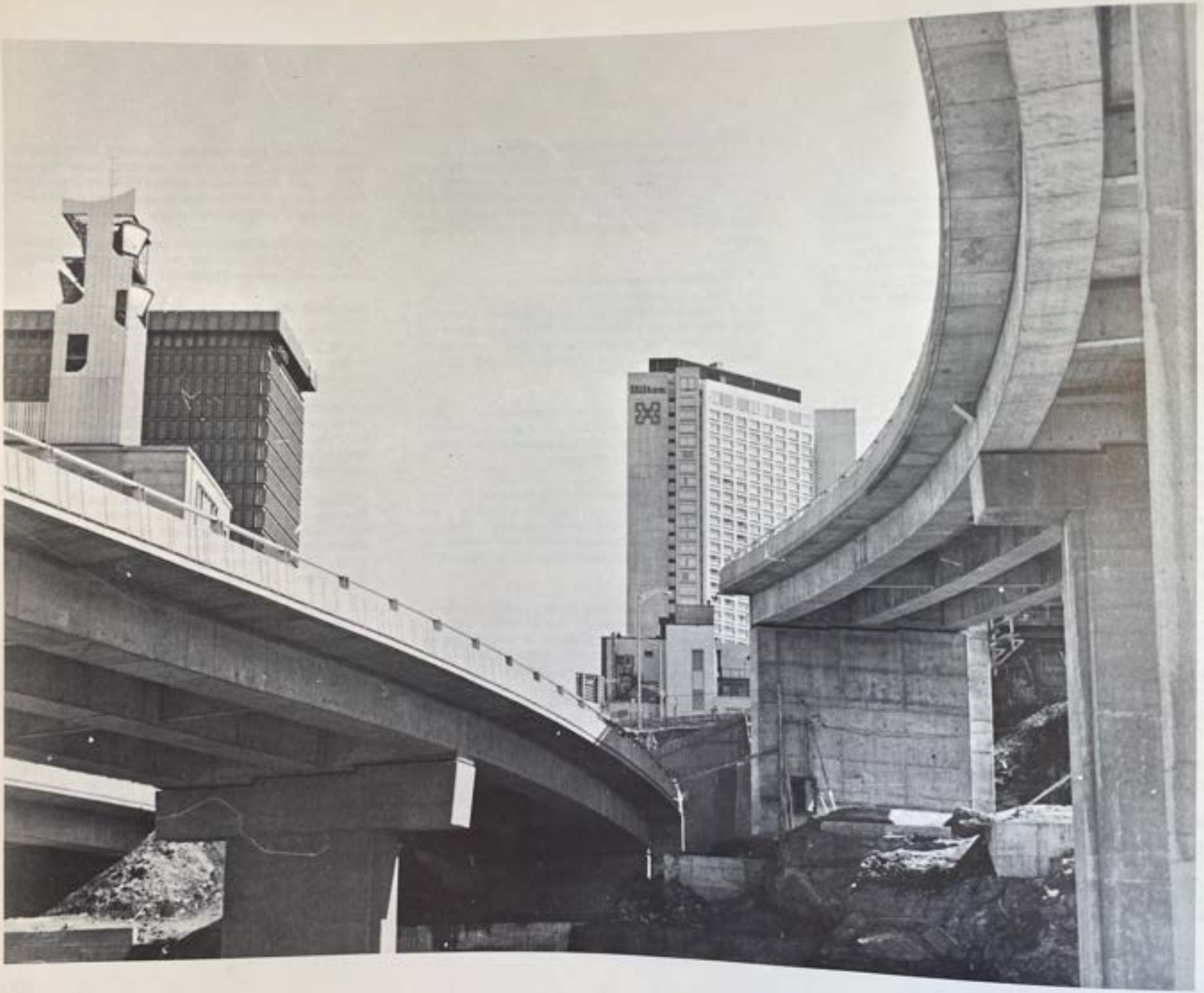
La cellule sud, celle regroupant les entrées et sorties de la Haute-Ville, conserverait les rues St-Louis, du Fort, Ste-Anne et Dauphine comme axes principaux de circulation. Les automobilistes de ce secteur auraient accès à plus de 1800 places de stationnement.

La cellule nord regroupe pour sa part les côtes de la Montagne, de la Canoterie, du Palais et la Porte Richelieu. Les axes principaux seront toujours de la Montagne, de la Fabrique, du Palais et des Remparts. Dans cette cellule, on aura accès à plus de 1200 places de stationnement.

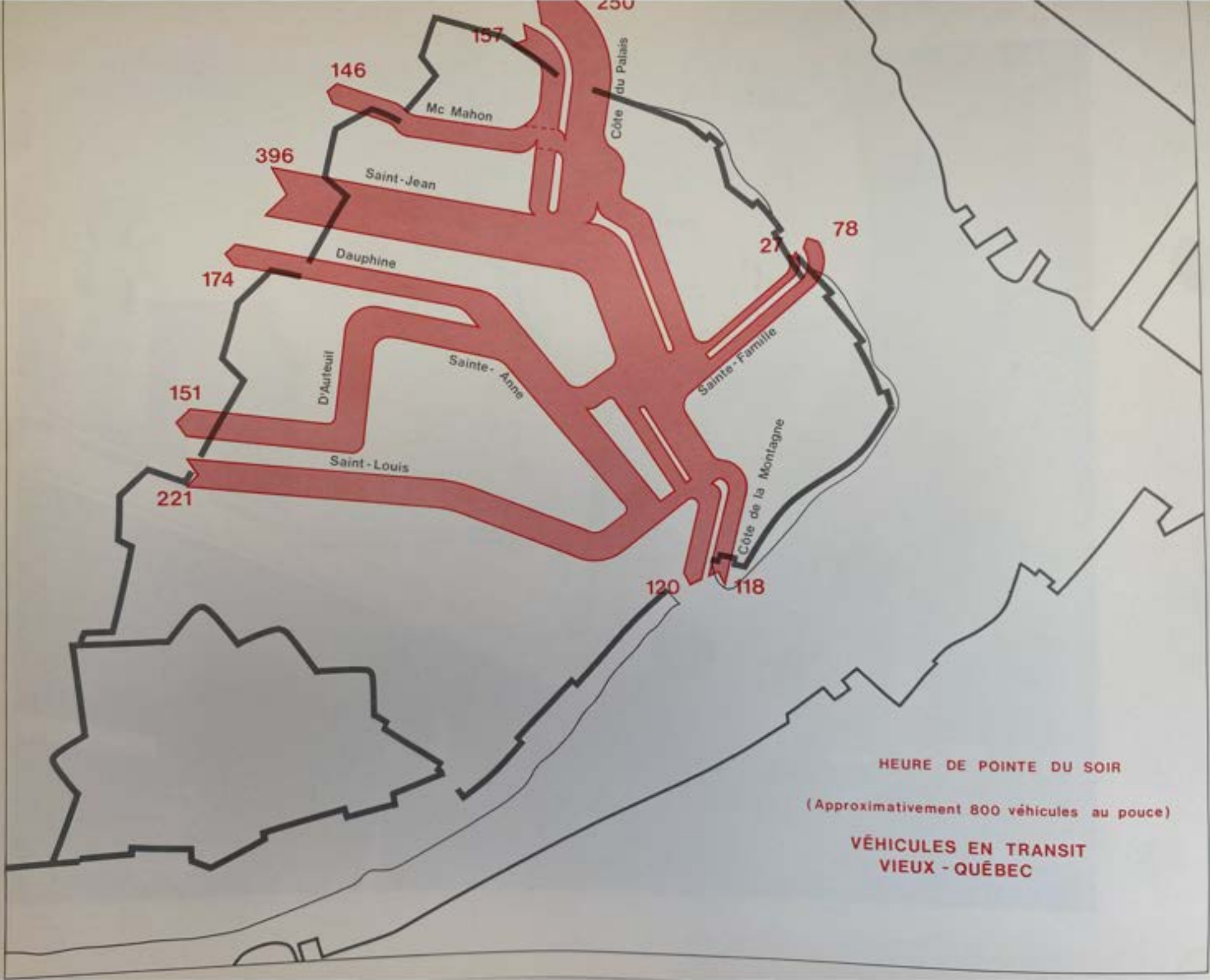
La division entre ces deux cellules se fera aux rues du Fort, Desjardins, Chauveau et St-Jean du Carré d'Youville à la côte du Palais. Il y aura interdiction de traverser les barrières sur les rues ci-haut nommées sauf pour les véhicules d'urgence en tous lieux, les véhicules de transports collectifs sur Desjardins (mini-bus du Vieux-Québec) et les taxis sur du Fort.

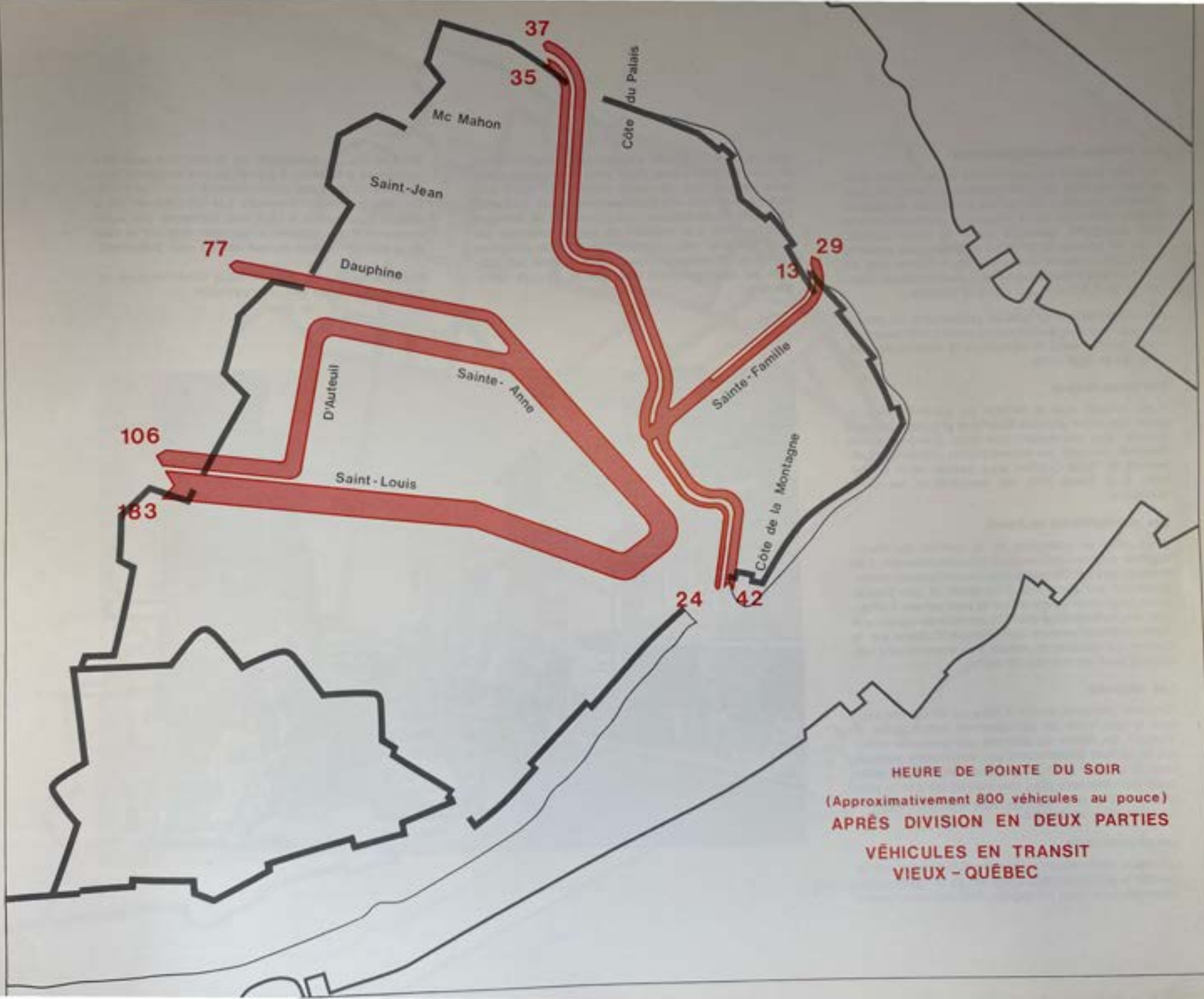
La rue St-Jean, de même qu'une partie du Carré d'Youville devient un mail piétonnier. Il se peut aussi que le parcours du mini-bus passe sur cet axe (voir 1.3). Les livraisons sur St-Jean ne seront permises que de 7 heures à 11 heures, afin de ne pas encombrer la chaussée lorsque la concentration des piétons est la plus grande.

Se basant sur les comptages effectués cet été, la baisse du nombre de véhicules en transit à l'heure de pointe du soir serait de l'ordre de 70%, ce qui baisserait le nombre total de véhicules entrant et sortant du Vieux-Québec à cette heure de plus de 1280 véhicules, soit une baisse de 32% du volume total.




RIVIÈRE ST-CHARLES
LE RACCORD DE L'AUTOROUTE DUFFERIN-MONTMORENCY SUR LA COLLINE PARLEMENTAIRE


250
157
146
Mc Mahon
Côte du Palais
396
Saint-Jean
78
27
Dauphine
174
D'Auteuil
Sainte-Anne
Sainte-Famille
151
Côte de la Montagne
Saint-Louis
221
120
118
HEURE DE POINTE DU SOIR
(Approximativement 800 véhicules au pouce)
VÉHICULES EN TRANSIT
VIEUX-QUÉBEC


37
35
Mc Mahon
Côte du Palais
Saint-Jean
77
Dauphine
29
13
D'Auteuil
Sainte-Anne
Sainte-Famille
106
Saint-Louis
183
Côte de la Montagne
24
42
HEURE DE POINTE DU SOIR
(Approximativement 800 véhicules au pouce)
APRÈS DIVISION EN DEUX PARTIES
VÉHICULES EN TRANSIT
VIEUX - QUÉBEC

Les mesures d'accompagnement

Une telle division ne peut se faire seule. Il faut y ajouter des mesures complémentaires qui verront à optimiser les résultats. La mesure essentielle de support à cette restriction de la circulation est l'amélioration des transports collectifs dans le Vieux-Québec. Ainsi, un service de minibus assurera une desserte constante passant d'une cellule à l'autre tout en ayant un point de raccordement avec le réseau régulier de la C.T.C.U.Q. au Carré d'Youville.

Afin de faciliter la circulation piétonnière, on pourra de plus interdire les livraisons entre 11:30 heures et 14:00 heures dans la période où la densité des piétons est la plus forte.

Les inconvénients

Il est évident que la division du Vieux-Québec va créer des inconvénients à certains groupes. On peut prévoir dès maintenant que trois groupes seront touchés, ce sont: les automobilistes utilisant actuellement le Vieux-Québec pour passer de la Haute-Ville à la Basse-Ville, les résidents et les commerçants.

Les automobilistes en transit

Si la mise en opération de la division du Vieux-Québec en deux cellules était faite actuellement, il se créerait des problèmes graves de congestion principalement sur les côtes d'Abraham et des Glacis. C'est pour cette raison qu'on ne peut penser à effectuer une telle division avant l'ouverture de l'autoroute Dufferin-Montmorency sur l'avenue Dufferin sur la Colline. La capacité du réseau à ce moment sera suffisante pour ce surplus de trafic.

Les résidents

Certains résidents auront à faire un détour par rapport à leur tracé de déplacement actuel après la division. Ce détour ne prendra que quelques minutes et se fera évidemment par automobile puisque rien ne change pour les piétons. Ce délai de quelques minutes sera plus que compensé par le plus grand calme qui régnera dans les deux cellules après la mise en oeuvre.

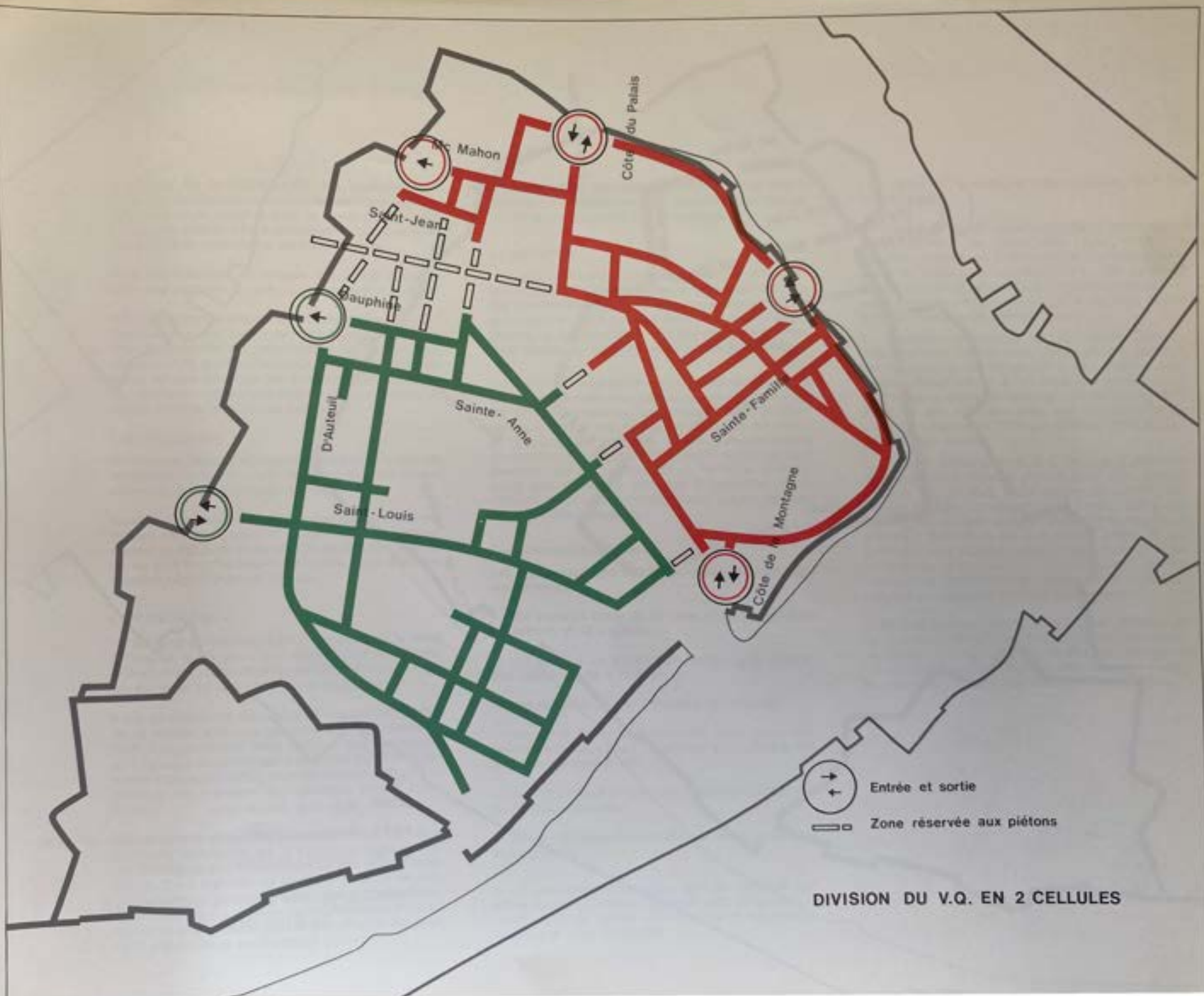
Les commerçants

Les seuls commerçants touchés directement par la division seront ceux de la portion de la rue St-Jean transformée en mail piétonnier. Comme nous l'avons déjà mentionné, il s'est effectué une transformation du type de commerce dans cette rue depuis quelques années. Les nouveaux commerces étant surtout orientés vers une clientèle piétonnière. La transformation de St-Jean en mail piétonnier ne fera que venir en aide à la majorité de ces commerces. Ce n'est pas avec une proportion de 70% de véhicules en transit actuellement que la rue St-Jean est propice au stationnement des clients de ces commerces.

Dans le cas de Besançon, où la situation peut être comparée à Québec, il y avait eu une réticence légitime de la part des commerçants des rues transformées en mails piétonniers. Les résultats ont été si positifs que la ville a reçu une demande des commerçants d'une deuxième rue pour avancer la date de la transformation de leur rue en mail piétonnier.

Des exemples plus près de nous confirment les résultats positifs de tels changements.





DIVISION DU V.Q. EN 2 CELLULES



PARCOURS DU MINI-BUS DANS LE VIEUX QUÉBEC

I.3 Le circuit de minibus dans le Vieux-Québec

Le centre de Développement des Transports, a évalué le rendement opérationnel de l'instauration d'un service de minibus pour le Vieux-Québec. Ce travail a permis de définir la fréquence du service, la capacité et le nombre de véhicules requis.

Nous reproduisons en annexe, la lettre et le document explicatif de monsieur Luc Laliberté à ce sujet.

Nous ne présenterons dans ce chapitre que les conclusions que l'on peut tirer de ce document pour ensuite présenter les informations sur le parcours recommandé dans le Vieux-Québec, la tarification de ce service ainsi que les résultats d'un inventaire des véhicules disponibles répondant aux caractéristiques définies pour un tel service.

Les conclusions:

En résumé: des minibus amélioreraient le service de transports collectifs dans le Vieux-Québec et par ricochet, dans toute l'agglomération.

Dans la combinaison optimale des facteurs, ces véhicules devraient pouvoir accueillir 36 personnes, assises et debouts, et donner un service aux 3 minutes au plus fort des heures de pointe. Cinq véhicules seraient requis pour ce service.

LE PARCOURS

Le point de correspondance principal étant le carré d'Youville, le parcours doit dans la plus courte distance couvrir la plus grande partie du Vieux-Québec sur les axes où la fluidité est la plus grande.

Il doit de plus servir les centres d'emplois importants de ce secteur ainsi que les générateurs de déplacement comme l'Hôtel-Dieu. Enfin, il est souhaitable qu'il passe à proximité de la majorité des stationnements importants si l'on veut éventuellement qu'une politique de transfert auto-autobus puisse fonctionner.

Le parcours empruntant les rues d'Auteuil, St-Louis, Ste-Anne, Desjardins, de la Fabrique, Côte du Palais, McMahon et d'Auteuil semble être le plus fonctionnel. Il est possible de modifier la fin de ce parcours de façon à le faire revenir sur la rue St-Jean. Le caractère des aménagements physiques de cette rue devra être en accord avec cette double vocation d'axe piétonnier et de transport collectif.

De toute façon, tout parcours initial devrait être vu comme une expérience avec possibilité de changements en vue d'améliorer le système.

La tarification

Les gens munis d'une correspondance du réseau régulier de la CTCUQ pourraient évidemment avoir accès aux minibus du Vieux-Québec. D'autre part, les gens montant dans le Vieux-Québec et payant le prix normal se verront donner une correspondance pour avoir accès aux autobus réguliers de la CTCUQ.

Cependant, l'établissement d'une tarification pour le service à l'intérieur des murs seulement doit être fait de façon très prudente. Il est recommandé de charger un montant fixe de l'ordre de $0.25 au début et d'ajuster ce montant après quelques mois d'opération. Il faut aussi tenir compte du fait qu'il est possible que l'ascenseur de la Terrasse Dufferin après une rénovation soit sous la juridiction de la CTCUQ et qu'une correspondance puisse se faire entre ces deux services.

Les véhicules disponibles

Les caractéristiques des véhicules demandés sont les suivantes:

— une capacité totale de 36 personnes, soit environ 24 assises et 12 debouts.

— une hauteur de plafond permettant une circulation debout facile à l'intérieur.

— une deuxième porte à l'arrière du véhicule.

— une force de moteur suffisante pour gravir des pentes raides. (La rue d'Auteuil sur le parcours a une pente supérieure à 13%).

— une robustesse permettant un service continu sur de longues périodes.

— un fini répondant aux normes de véhicules de services publics.

Il est souhaitable, de plus, que ce véhicule soit fabriqué en Amérique du Nord afin de garder le même type de pièces d'inventaires et les mêmes opérations pour l'entretien.

Les véhicules pertinents pour Québec sont les suivants:

1. l'autobus de 25 ou 30 passagers fabriqué par TWIN COACH, de Kent, Ohio, avec moteur à gazoline, propane ou diésel et muni d'une deuxième porte en arrière de l'essieu arrière. Les carences principales de ce véhicule sont le manque de robustesse pour un service continu et le manque de fini pour un véhicule de service public.

2. L'autobus développé par la Urban (Ontario) Transportation Development Corporation et fabriqué par la compagnie « Ontario Bus and Truck » a un moteur diesel refroidi à l'air avec une transmission automatique. Cette compagnie a l'intention de produire de ces véhicules avec une deuxième porte pour le printemps de 1976. Ce véhicule serait le plus adapté pour Québec.

3. Depuis quelques mois, O-C Transpo à Ottawa a reçu pour une période d'essai pour son service télébus, un autobus intermédiaire de UTDC sur chassis Dodge. Ce véhicule a un moteur diésel refroidi à l'air, une transmission Alsom et nécessite un entretien facile tous les 8 à 16,000 milles. Il est aménagé pour 16 sièges en périmètre, mais pourrait en contenir 24 au maximum. Si on pouvait y ajouter une porte à l'arrière tout en gardant assez d'espace, il serait un excellent véhicule pour Québec.

Il est malheureux cependant qu'aucun véhicule de ce type ne soit produit au Québec, l'achat de véhicules fabriqués à l'extérieur du Québec ne permettant pas de bénéficier au maximum des subsides contenus dans la politique des transports du Québec.

PROJET
CARRÉ D'YOUVILLE

Bâtiments

Réseau routier

Réseau piétonnier

I.4 Le Carré d'Youville

Depuis déjà plusieurs années, on est conscient dans tous les milieux qu'une transformation du Carré d'Youville s'impose. Déjà en 1972, on définissait cette place comme la plaque centrale des trois composantes du centre-ville: la Colline Parlementaire, le Vieux-Québec et St-Roch.

Ce n'était à l'époque pratiquement qu'un concept théorique. Il n'y avait que sa localisation à peu près au centre de ces trois secteurs et l'arrivée de la côte d'Abraham pour ajouter quelques crédits à cet énoncé. Les évènements n'ont fait cependant que confirmer ce concept.

Ainsi, l'ouverture de l'autoroute Dufferin-Montmorency à l'automne de 1976 ajoutera à ce rôle de point central. De plus, la définition au cours de cette étude de quatre points structurants au centre-ville dont le Carré d'Youville est le centre géométrique ne fait que confirmer cette centralité.

À l'encontre de la mode actuelle de donner des noms précédés du mot « Place » à des complexes ou des édifices, le Carré d'Youville est une véritable place. C'est d'ailleurs une des plus belles places d'une telle dimension au centre-ville de Québec. C'est vraiment l'espace entouré d'édifices où se déroulaient « jadis » des activités de masses, telles que marchés, parades, danses populaires, etc. . .

Actuellement, la majorité de la superficie du Carré d'Youville a une fonction d'échangeur routier et de transports collectifs. Tout a été planifié pour faciliter la circulation des véhicules motorisés. Il n'y a qu'à voir la quantité d'asphalte pour s'en convaincre.

La station d'échange principale pour les transports collectifs se situe au centre avec pour toutes commodités que deux petits abris. Le gazon recouvrant cette partie ne dure jamais longtemps et c'est dans une plaque de boue que généralement les usagers des transports collectifs attendent leur véhicule.

Les objectifs auxquels répond la solution proposée.

Les objectifs suivants sont à l'origine des transformations proposées pour le Carré d'Youville:

1. réduire l'importance de la circulation automobile. Simplifier les voies d'accès du Carré et aux stationnements. Réduire la quantité d'interférences entre les véhicules entrant et sortant;

2. donner un meilleur service aux usagers des transports collectifs. Faciliter les correspondances par une meilleure protection aux intempéries et par un accès piétonnier plus facile et sécuritaire;

3. donner plus de place aux piétons. Permettre, par des aménagements appropriés, la tenue d'activités communautaires;

La fiche technique

La circulation

Les rues St-Jean vers le Vieux-Québec et les rues des Glacis et d'Aiguillon seront fermées à la circulation automobile et celle-ci devra entrer au Carré d'Youville par la rue St-Jean venant de l'avenue Dufferin et par la rue St-Joachim.

La sortie ne pourra se faire que devant le Palais Montcalm, remontant la côte Kent et empruntant Dauphine pour rejoindre St-Cyrille ou l'avenue Dufferin.

Toutes les voitures sortant du stationnement d'Youville devront suivre le même parcours.

On ne pourra plus traverser l'avenue Dufferin du Carré d'Youville pour prendre d'Aiguillon dans St-Jean-Baptiste.

Les Transports collectifs

A court terme, le Carré d'Youville demeurera une plaque tournante importante pour les autobus de la CTCUQ. Cependant, avec la politique voulant que toutes les lignes de la Haute-Ville se terminent à la Grande Place et que toutes les lignes de la Basse-Ville se terminent à Place de la Justice, le temps de correspondance au Carré d'Youville devra être réduit au minimum.

Afin de faciliter ces correspondances, quatre arrêts ou places pour autobus sont prévus à l'intérieur même du Carré face à l'édifice de la Banque de Montréal.

Sur l'avenue Dufferin, deux arrêts sont prévus sur le côté est et deux autres sur le côté ouest.

Tous ces arrêts seront en communication par un passage piétonnier couvert sous l'avenue Dufferin à travers le hall du rez-de-chaussée de l'édifice de la Banque de Montréal.

Tous les véhicules qui entreront à l'intérieur du Carré, sauf ceux du parcours #7, entreront par la rue St-Jean, toujours à sens unique et ressortiront par la rue St-Joachim.

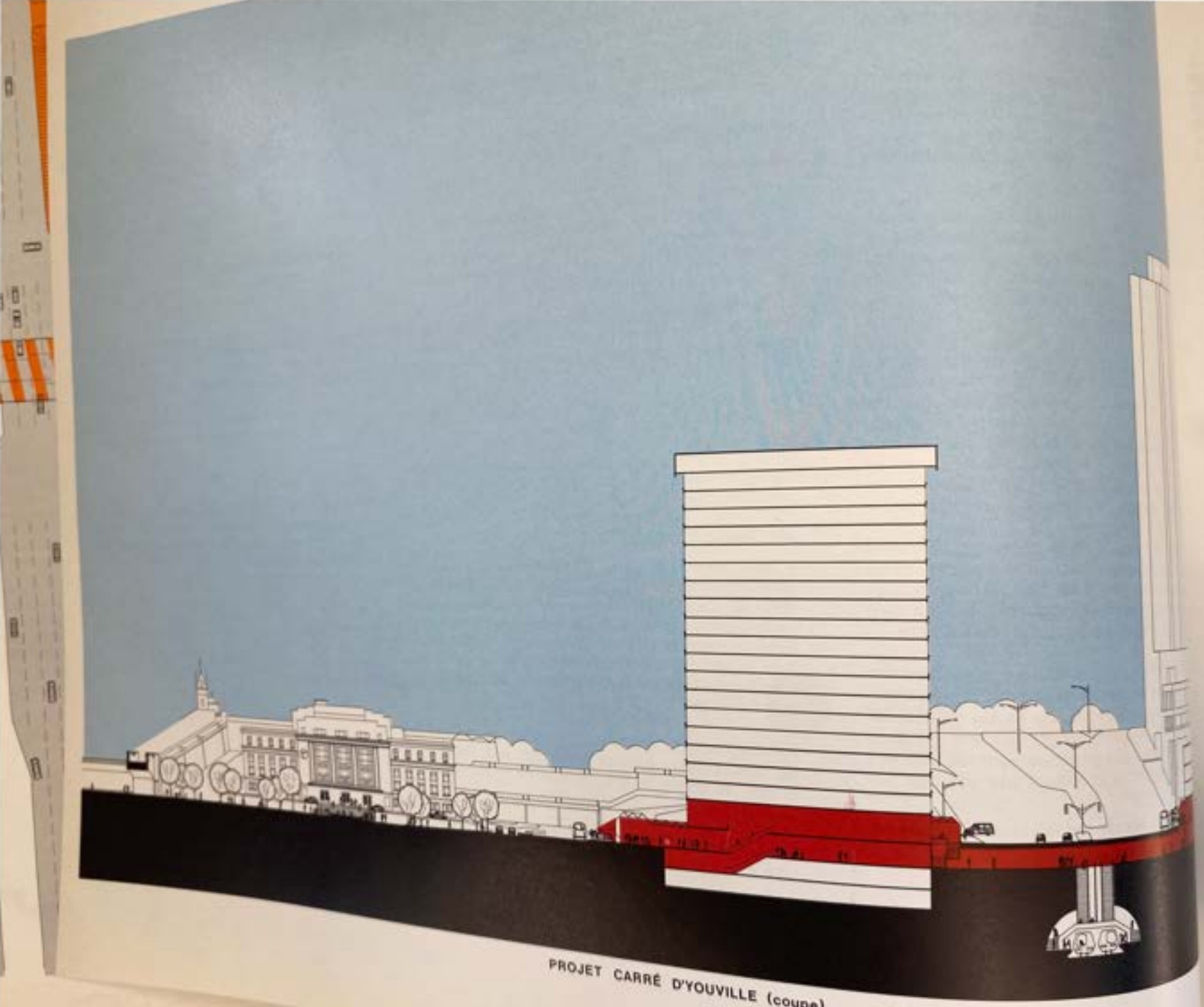
Le parcours #7, pour sa part, retournera sur la rue d'Aiguillon dans St-Jean-Baptiste, son passage à travers l'avenue Dufferin étant facilité par des feux de signalisation commandés par un déclencheur encastré dans le sol à l'intersection de d'Aiguillon et Dufferin. Seule la masse d'un autobus fera fonctionner ce mécanisme.

Le minibus assurant le service dans le Vieux-Québec viendra chercher ses passagers à un des quatre arrêts devant la Banque de Montréal.

A long terme, le Carré d'Youville deviendra le point d'échange entre le réseau de transport de capacité intermédiaire régional et le lien piétonnier mécanisé liant la Traverse à la Grande Place. A part le minibus assurant toujours le service dans le Vieux-Québec, il ne devrait plus y avoir d'autobus venant à ce point, sauf les autobus de desserte locale de la Colline.

Les axes piétonniers

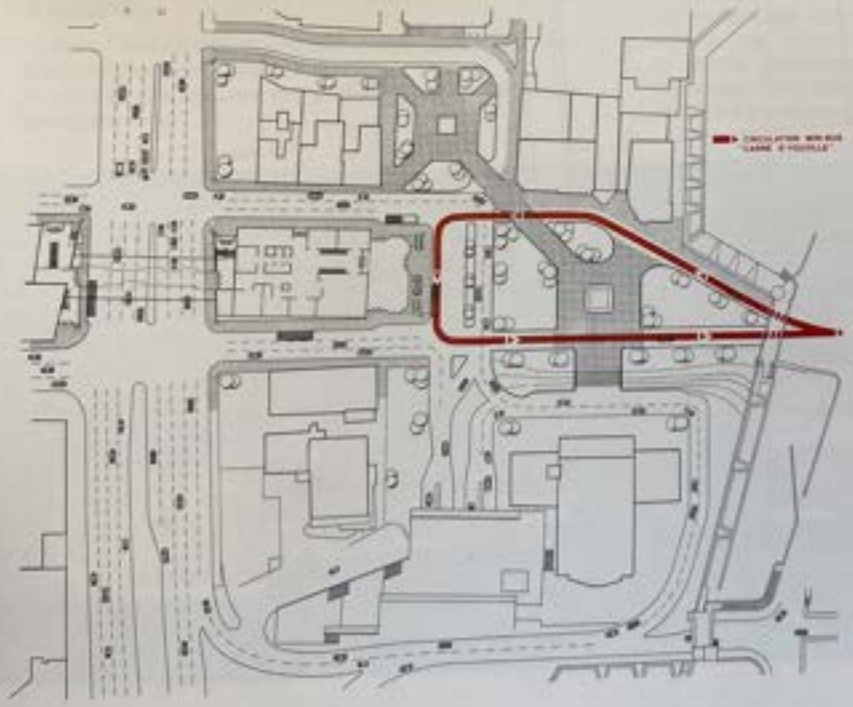
En plus d'être une véritable place pour piétons, le Carré d'Youville sera le début du mall piétonnier de la rue St-Jean et sera la jonction avec l'autre partie de la rue St-Jean dans St-Jean-Baptiste par son accès souterrain.

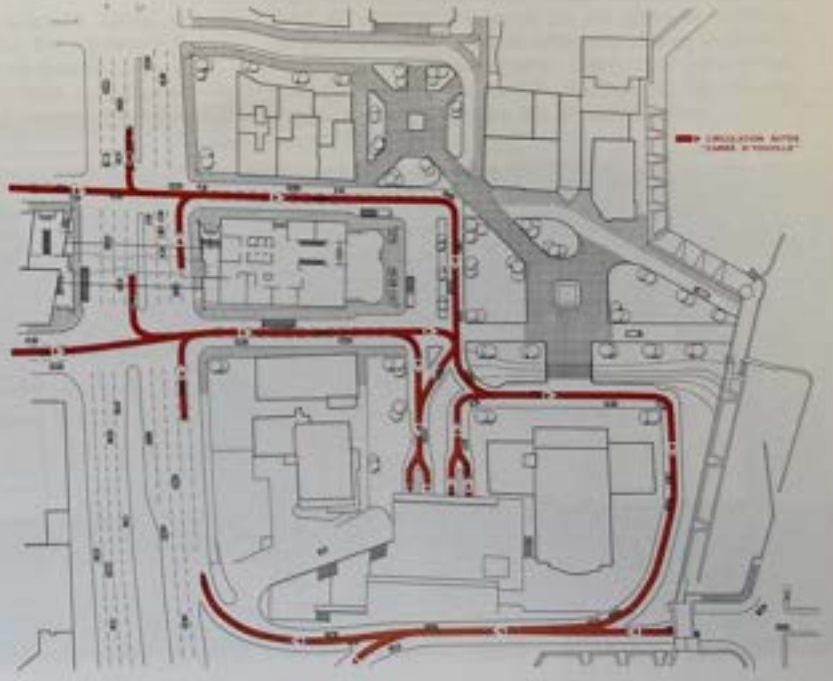


PROJET CARRÉ D'YOUVILLE (coupe)







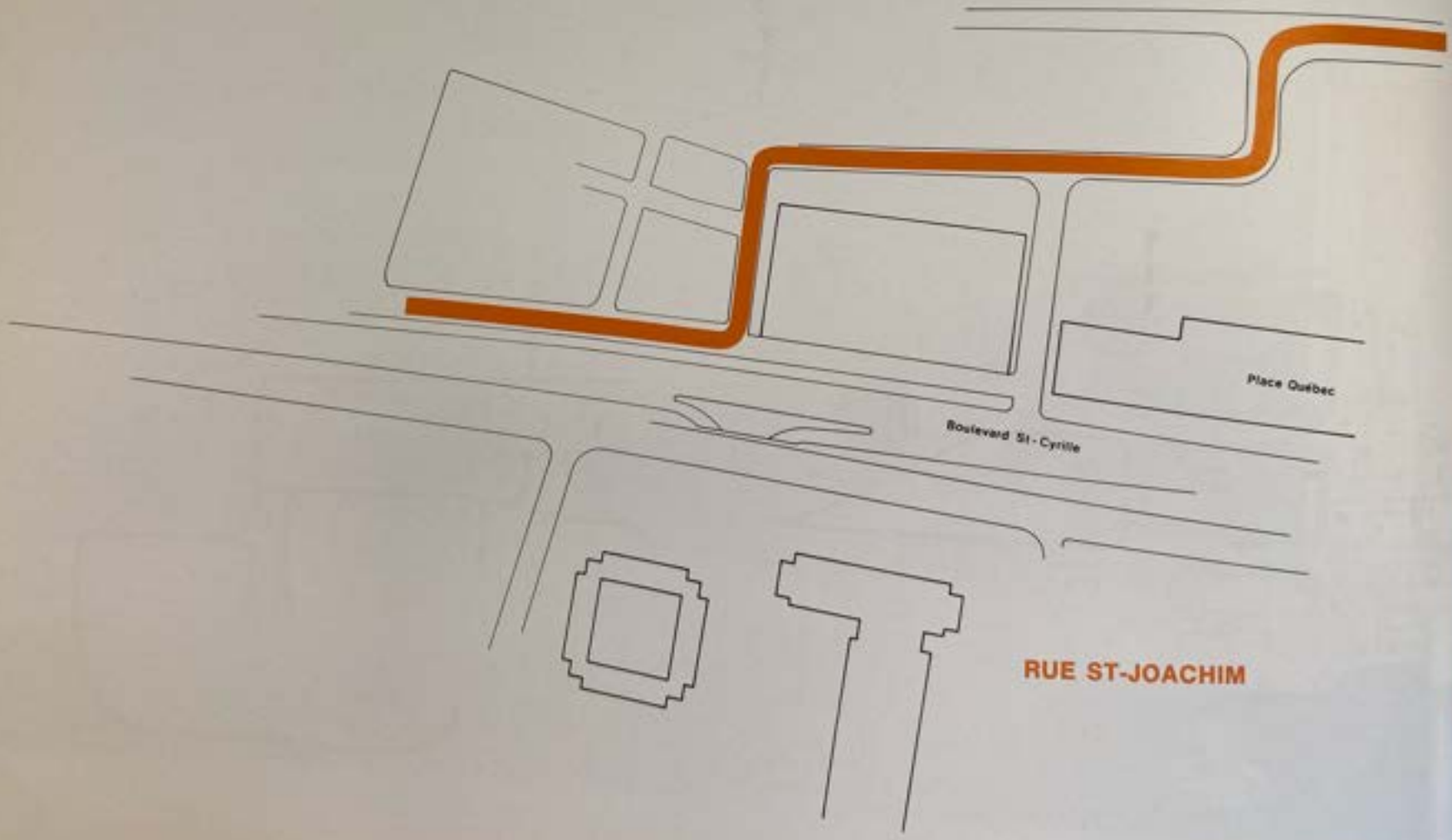


I.5 La rue St-Joachim

Dans le « concept de réaménagement de la Colline Parlementaire » en 1970, on proposait d'élargir la rue St-Joachim afin d'en faire une voie d'accès importante au centre-ville au même titre que St-Cyrille et St-Jean.

On a maintenant une autre approche relativement à l'avenir du centre-ville et surtout du quartier St-Jean-Baptiste. On ne considère plus celui-ci comme un espace négatif où l'on peut construire à peu près n'importe quoi. Le quartier St-Jean-Baptiste est là pour y demeurer et les seuls changements qui seront permis seront des améliorations locales de bâtiments ou du réseau routier. Il n'est plus question de démolir une partie d'un quartier pour faire passer quelques autos de plus.

La vocation de la rue St-Joachim changera donc pour devenir une voie de service au boulevard St-Cyrille. Ainsi, la rue Prévost sera reliée à St-Joachim et le caractère et le gabarit de cette rue seront modifiés pour convenir à cette nouvelle vocation.



I.6 Le terminus de la Traverse

Encore trop d'incertitude plane sur l'avenir du service de traversiers Québec-Lévis pour pouvoir prendre une décision actuellement qui hypothèque l'avenir. Si effectivement, on ajoutait des traversiers pour piétons dans un avenir rapproché et que le quai d'amarrage était autre que l'actuel, il serait inopportun de construire un édifice actuellement alors qu'on n'est même pas certain qu'il sera utile demain.

La décision est de taille puisque ce service sera pour plusieurs années encore, la porte d'entrée de la population de la Rive-Sud au centre-ville de Québec. Si on veut améliorer de façon véritable l'accès pour cette population du centre-ville, il est indispensable que le terminus de la Traverse soit planifié de façon à être relié au réseau intégré du centre-ville.

Les objectifs auxquels répond la solution proposée

Trop d'information manquait à l'équipe de l'étude pour qu'une solution finale soit trouvée. Néanmoins, la solution proposée, bien qu'ayant la qualité d'être temporaire, répond aux objectifs suivants:

1. trouver une solution peu dispendieuse et rapide d'exécution.

— éviter de construire des bâtiments quand leur utilisation future est incertaine,
— trouver une solution qui puisse se matérialiser en quelques mois;

2. pouvoir abandonner la solution à peu de frais si besoin il y a;

3. séparer la circulation piétonnière de la circulation motorisée,

— accroître le confort des usagers par une plus grande sécurité,
— accroître la vitesse d'embarquement et de débarquement;

4. améliorer la géométrie générale du réseau routier de ce secteur,

— clarifier l'utilisation des voies afin d'éviter les sources d'erreurs et d'accidents;

5. pouvoir relier la solution temporaire au réseau intégré à long terme, si la vocation de ce terminus est confirmée,

— que la solution temporaire puisse devenir permanente à peu de frais et sans changements majeurs.

La fiche technique

Le réseau piétonnier

La passerelle actuelle serait prolongée dans le même axe jusqu'au bâtiment du CN, arrivant à la partie supérieure du rez-de-chaussée de ce bâtiment. Des aménagements simples amèneront alors les passagers dans la cour intérieure de l'édifice, où ils pourront correspondre avec les transports collectifs ou se rendre à pied à l'ascenseur de la Terrasse Dufferin.

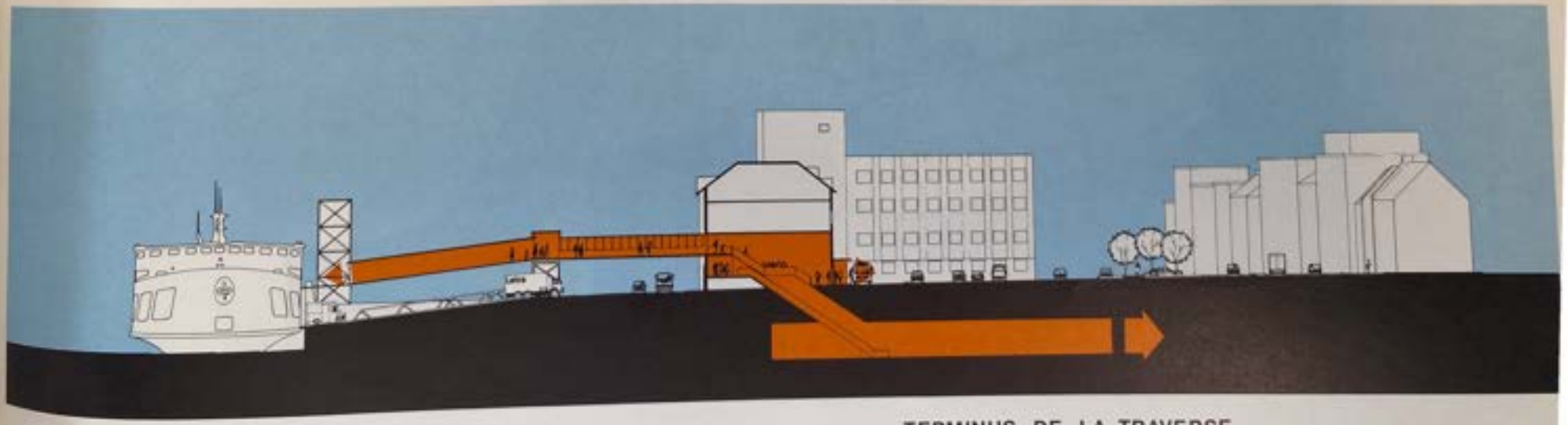
Les transports collectifs

A court terme, le terminus dans l'édifice du CN deviendra la plaque tournante des transports collectifs urbains dans le Vieux-Port. Les autobus de la CTCUQ viendront tourner dans la cour intérieure de l'édifice complètement séparée de la circulation montant ou descendant du traversier. Ce parcours d'autobus reliera ce point aux quatre autres points structurants du centre-ville.

A long terme, si la vocation de terminus est confirmée, le lien piétonnier souterrain pourra être amené jusqu'au bâtiment. Des express venant de Ste-Foy et Cap-Rouge pourront alors avoir ce point comme terminus.

La circulation routière

Il n'y a de fait que deux lignes d'attente actuellement pour les véhicules voulant monter sur les traversiers. Avec la solution proposée ici, on porte le nombre de lignes à cinq, d'où la nécessité d'une longueur beaucoup moins importante. Ceci nous permet un réaménagement de tout le secteur où on trouve moins d'ambiguité dans les diverses voies.



TERMINUS DE LA TRAVERSE


TERMINUS DE LA TRAVERSE







I.7 Les voies réservées pour autobus sur Dufferin et St-Cyrille

Les voies réservées sur la Côte d'Abraham et les rues Dorchester et de la Couronne ont prouvé hors de tout doute, après plus de six mois d'opération, que cette mesure accélère de beaucoup la circulation des autobus et des automobiles sur ces axes.

Il y a cependant le problème d'accès sur ces voies réservées pour les autobus venant du Carré d'Youville. L'ouverture de l'autoroute Dufferin ne fera qu'accentuer ce problème.

Il est donc suggéré pour pallier à cet inconvénient et pour relier les autres centres d'emplois de la Colline, d'étendre les voies réservées de façon à ce qu'elles couvrent l'avenue Dufferin jusqu'à St-Cyrille et sur St-Cyrille jusqu'à Claire-Fontaine.

Ceci permettra de plus, de mettre de l'avant la politique voulant réduire les correspondances au centre-ville par la couverture des trois points structurants: Place de la Justice, le Carré d'Youville et la Grande Place, par tous les parcours d'autobus touchant l'un de ces points.



I.8 Les autobus express

Bien que l'aire de l'étude soit le centre-ville et que les recommandations devraient se limiter à des implications visant ce territoire, certaines implications au niveau régional ont un impact si fort sur le centre-ville, que nous avons cru bon de les inclure dans cette partie.

Depuis plusieurs années, les dirigeants de la CTCUQ espéraient pouvoir mettre en service des autobus reliant directement certains points ou certaines villes au centre-ville de Québec. La principale contrainte à ce moment était, même si cela parait invraisemblable, le manque de véhicules pour mettre un tel service en opération.

À l'automne de 1978, la CTCUQ recevra quelques véhicules neufs commandés récemment. Cette commission pourra alors, progressivement, mettre des autobus express en service. L'instauration des voies réservées sur Dufferin et St-Cyrille facilitera l'arrivée de ces véhicules au centre-ville.

Les parcours ne sont pas encore définis et les points de rupture de charges au centre-ville seront vraisemblablement les trois points structurants sur les voies réservées pour autobus, afin de diminuer le nombre de correspondances.

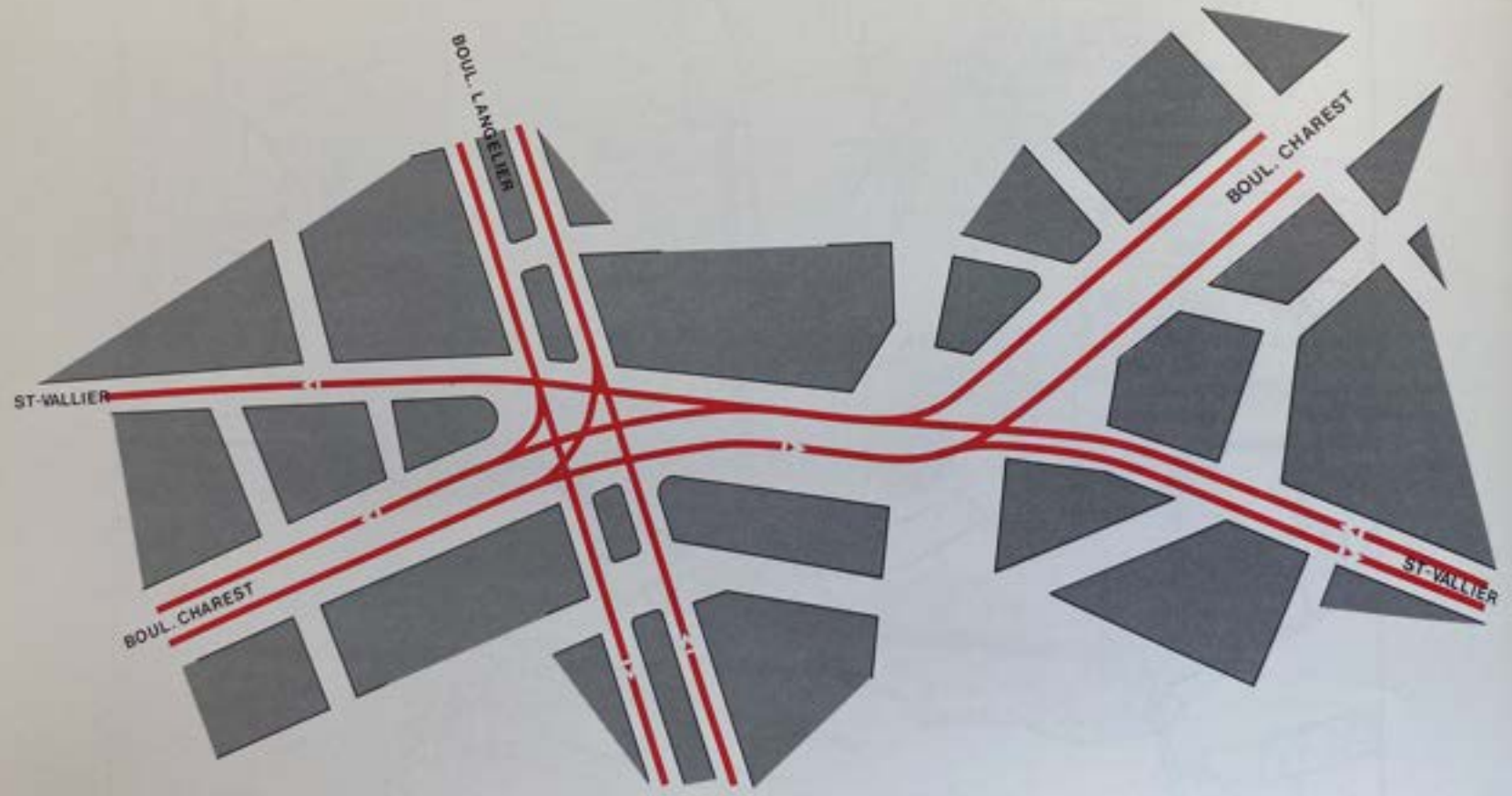
Ce délai laisse à peine le temps de planifier des stationnements de dissuasion placés aux têtes de ligne de ces parcours express. Une bonne intégration entre les parcours express et des stationnements de dissuasion assurera un achalandage optimum de ce service.



I.9 Le carrefour: Langelier, St-Vallier et Charest

On est conscient depuis nombre d'années de la nécessité d'améliorer les caractéristiques physiques de ce carrefour, afin d'en améliorer la capacité et d'en réduire le nombre d'accidents. Ce qui a retardé toute prise de décision à ce sujet était l'incertitude quant au tracé qu'emprunterait l'autoroute de la Falaise. Une option, entre autre, étant qu'elle emprunte le boulevard Charest à cet endroit, pour éviter des dépenses inutiles, on a préféré attendre que tout ceci se clarifie.

Maintenant que nous savons que l'autoroute ne se fera pas actuellement ou plus tard, et que les rampes de ce que devrait être cette autoroute se termineront sur Charest sous le projet de la Grande Place, on doit prendre des mesures pour corriger la géométrie de cette intersection.



CARREFOUR: LANGELIER, SAINT-VALLIER, BOULEVARD CHAREST
(situation actuelle)

I.10 Lien piétonnier: D'Auteuil / Avenue Dufferin

Cette recommandation est peut-être la plus simple à mettre en oeuvre, puisqu'il ne s'agit que d'ouvrir une porte, pour qu'un lien piétonnier soit permis entre la rue d'Auteuil à la hauteur de la Poudrière et l'avenue Dufferin.

L'ouverture de la Poterne dans les murs près de la Poudrière avait déjà été demandée dans le « Concept de Réaménagement du Vieux-Québec ».

Il n'y a pratiquement aucun aménagement physique à faire à cet endroit puisque la porte est déjà en place. Cette ouverture permettrait de compléter le cheminement venant de la Place d'Armes par la cour de l'Église anglicane, la cour du couvent des Ursulines et la ruelle pour déboucher sur Dufferin face à l'édifice abritant l'Assemblée Nationale.



C-1 Les ascenseurs de la Terrasse Dufferin et « Gosselin »

Dans le cadre de la rationalisation des déplacements au centre-ville, il est recommandé de rénover ces deux remontées mécaniques et de les intégrer au service régulier de la CTCUQ comme un des éléments de leur réseau.

L'ascenseur de la terrasse Dufferin.

Depuis 1968, alors que le « Plan de Transport et de Circulation » recommandait sa restauration, plusieurs projets ont été élaborés. Il manquait cependant une incitation majeure à sa réalisation. Nous savons maintenant qu'avec l'amélioration du terminus de la Traverse et avec la mise en service d'un minibus dans le Vieux-Québec, la remontée mécanique de la terrasse est un maillon important. Il est donc essentiel, pour le fonctionnement quotidien du centre-ville de Québec, que cette remontée soit restaurée.

Il reste encore à définir si ce sera sous la forme d'ascenseur rajeuni ou sous la forme d'escalateur. Idéalement, on devrait préférer les escalateurs puisqu'ils permettent un volume plus important, sans temps d'attente et avec un minimum de main-d'oeuvre.

Beaucoup de choses restent cependant à clarifier avant de prendre une décision finale à ce sujet. Néanmoins, le dossier est assez avancé pour que cette décision soit prise en temps pour qu'en 1978-1980, ce service soit en opération.

L'ascenseur « Gosselin »

Cet ascenseur relie actuellement la rue Ste-Claire au bas de la Côte d'Abraham. Il deviendra un maillon important du réseau piétonnier au centre-ville quand le projet de la Grande Place se matérialisera. Sa rénovation consistera à permettre une descente plus basse que le niveau actuel, afin de rejoindre l'accès piétonnier de la Grande Place sous d'Abraham à la jonction de St-Vallier.

Cet ascenseur devrait aussi passer sous la juridiction de la CTCUQ en tant que partie intégrale de leur réseau au centre-ville.

C-2 La gare au centre-ville de Québec

L'histoire de cette gare ou plutôt de sa relocalisation possible a déjà fait couler beaucoup d'encre et engendré passablement de discussions. Le sujet ne semble pas épuisé mais on note cependant une utilisation de plus en plus grande d'éléments rationnels de comparaison entre les diverses options.

Le protocole d'entente de septembre 1974, entre la Ville de Québec et les compagnies de chemins de fer, prévoyait l'enlèvement des voies ferrées du Canadien Pacifique entre la rue Marie-de-l'Incarnation et la Gare du Palais. Pendant longtemps, on a pris pour acquis que ceci impliquait la relocalisation de la gare elle-même. Depuis peu cependant, on est conscient que ces deux choses sont distinctes et ne vont pas nécessairement de pair.

Afin d'apporter un peu plus d'éléments permettant de prendre une décision éclairée sur le sujet, le Comité d'exécution de l'Entente Canada-Québec sur les zones spéciales a autorisé le Canadien National à effectuer une étude dans l'optique d'une utilisation des voies de cette compagnie afin de déterminer l'emplacement d'un terminus permanent, le coût de construction et l'échéancier des travaux qui y seraient reliés.

Centre-ville vs autres sites

Le deuxième volume de cette étude portant sur le « terminus permanent » a été présenté au Comité d'exécution et à la Ville de Québec en novembre 1975. Il est recommandé de garder la gare au centre-ville. À la page 11 de ce document[1] on peut lire:

« La synthèse de tous les critères sociaux, décrits à la section 4, permet de dégager les sites de la Gare du Palais et du Carré Parent comme étant les plus appropriés à l'emplacement du terminus voyageur intégré, en comparaison des autres sites qui présentent tous des désavantages marqués.

Les sites de la Gare du Palais et du Carré Parent offrent le plus d'attraits pour la clientèle des services ferroviaires. Cette conclusion est confirmée par une étude entreprise en 1972 par les Chemins de fer nationaux dans l'éventualité du déplacement de la Gare du Palais à Sainte-Foy.

L'enquête a montré que l'origine et la destination finale de 61% de tous les voyageurs consultés étaient du secteur Québec-Vanier, 24% des secteurs de Charlesbourg, Giffard, Beauport et Beaupré, 8% des secteurs Sainte-Foy, Sillery, l'Ancienne-Lorette et Rive-Sud.

L'étude du Canadien National a permis aussi d'établir que 42% des voyageurs étaient résidents du Québec Métropolitain et 58% venaient de la région de Montréal et autres. Parmi les voyageurs du Québec Métropolitain, 22% se sont déplacés par affaire, 6% en vacances et 12% en visite tandis que 21% des résidents de Montréal et autres se sont déplacés par affaire, 23% en vacances et 12% en visite.

En considérant le but des voyages, on peut conclure que 44% des voyageurs originaient ou se destinaient au centre-ville de Québec. »

Les autres sites étudiés étaient Sainte-Foy, St-Sacrement, Expo-Québec (bordure nord), Limoilou et l'Anse-au-Foulon.

Nous ne pouvons que nous rallier à cette recommandation visant à conserver l'accès direct du service ferroviaire au centre-ville de Québec. Après une période où on a tenté de rejeter à l'extérieur du territoire urbanisé les terminus ferroviaires, on préconise maintenant, à la lumière de l'expérience, le maintien des terminus au centre-ville tout en éloignant les fonctions marchandises et d'entretien. C'est ce que résume par cette phrase clef le Dr Kurt Leibbrand dans son livre: « Transportation and Town Planning ».[2]

« The present recipe for the reconstruction of railway facilities is: move the operating installations out, but bring the traffic installations right into the town centre! »

[1] « Étude pour remettre en valeur les installations ferroviaires du Québec métropolitain », volume 2: Terminus Permanent, Canadien National, Région du St-Laurent, Montréal, septembre 1975.

[2] « Transportation and Town Planning », Kurt Leibbrand, Professor Dr. Ing., the M.I.T. Press, Cambridge, Massachusetts and London, England, November 1970.

Carré Parent vs Gare du Palais

En poursuivant, ce document du Canadian National favorise le choix du site du Carré Parent en se basant sur les critères suivants:

— le coût des améliorations à la gare actuelle serait sensiblement le même que celui d'une construction nouvelle;

— la Gare du Palais présente des difficultés d'intégration inter-modulaire;

— l'accès par la subdivision Lairet et St-Raymond nécessiterait la construction de voies de gare de type cul-de-sac avec une capacité maximale de cinq (5) wagons;

— l'accès immédiat aux voies de la gare traverserait la rue Henderson, à niveau et à un angle très aigu;

— le Carré Parent se prête à une disposition acceptable des voies de gare et ne présente aucune interférence avec les rues avoisinantes.

— Coûts: l'aménagement à la Gare du Palais coûterait environ $2,000,000. de moins que l'aménagement au Carré Parent;[1]

— la proximité du triangle de virage a été évaluée à 0.6 mille (3,000 pieds) pour l'option Gare du Palais alors que pour le Carré Parent, la distance est nulle (voir carte 1).

Gare du Palais (version revisée)

Cependant, le fait d'avoir considéré la rue Henderson comme une contrainte intouchable, a empêché le CN de proposer une version améliorée de la Gare du Palais. Comprenant que cette société devait s'en tenir aux termes de référence déterminés à l'origine de l'étude, nous avons, dans le cadre de l'étude « Transports-Centre-Ville » conceptualisé une telle option.

Critères techniques

Cette option répond avec satisfaction à toutes les objections citées plus haut.

— le bâtiment actuel serait préservé mais ne serait pas nécessairement utilisé pour la gare; l'accès des voyageurs se ferait verticalement. Une dalle couvrirait les voies de façon similaire à la gare Centrale à Montréal.

— l'intégration intermodale se ferait très facilement avec cette option.

— on pourrait facilement construire une gare à dix (10) voies en prévision de l'utilisation des emprises ferroviaires dans la région pour du transport en commun (système de transport à capacité intermédiaire)

— de ces dix voies, les deux plus petites auraient une longeur minimale d'environ 600 pieds, quatre auraient 750 pieds et quatre autres plus de 900 pieds.

(L'option du Canadien National montrait six voies allant de 500 à 750 pieds de longueur utile). Les voies pourraient ainsi accommoder environ sept wagons. (Ce nombre de wagons parait très petit à première vue mais placé dans son contexte, il pourrait être qualifié de suffisant. Ainsi, on dénombre quotidiennement, en général, un total d'environ 1,000 arrivées et départs de la Gare du Palais. Ces arrivées et départs se répartissent sur 16 trains (8 arrivées et 8 départs). En dehors de la période du Carnaval, le maximum de personnes dénombrées se situe rarement à plus de 120 par train).

— l'accès au pont Samson ne couperait plus les voies ferrées évitant ainsi un passage à niveau ou la construction d'un passage étagé.

— le triangle de virage serait situé aussi près que dans l'option du Carré Parent du Canadien National.

Ainsi, au strict point de vue technique, l'option présentée ici offre les mêmes avantages que celle du Carré Parent. Elle est cependant préférée quand on considère le contexte du centre-ville.

Contexte du centre-ville

L'option « Gare du Palais »

— utilise, près de l'autoroute, des terrains à vocation très incertaine;

— la dalle couvrant les voies et servant de plancher à la gare serait la base d'un complexe d'édifices à bureaux (ce même principe se retrouve à Place Bonaventure. . .);

— la gare et les édifices à bureaux intégrés sont reliés directement au mail St-Roch sous l'autoroute, à l'avantage de la gare, des employés de bureau et des commerçants du mail;

— le dessous de l'autoroute peut être utilisé pour du stationnement ayant un accès direct à la gare;

— beaucoup de terrain est ainsi libéré (relocalisation de la rue Henderson) pour permettre une meilleure utilisation communautaire du Bassin Louise;

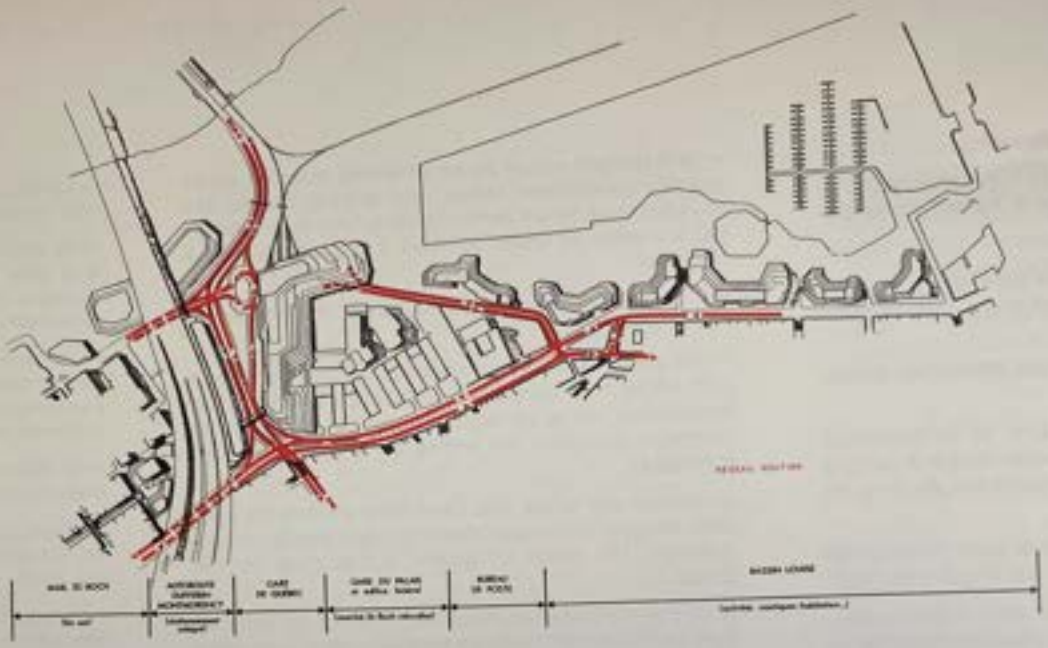
— à long terme, il est probable que la gare sera reliée à tout le réseau intégré du centre-ville ou de la région.

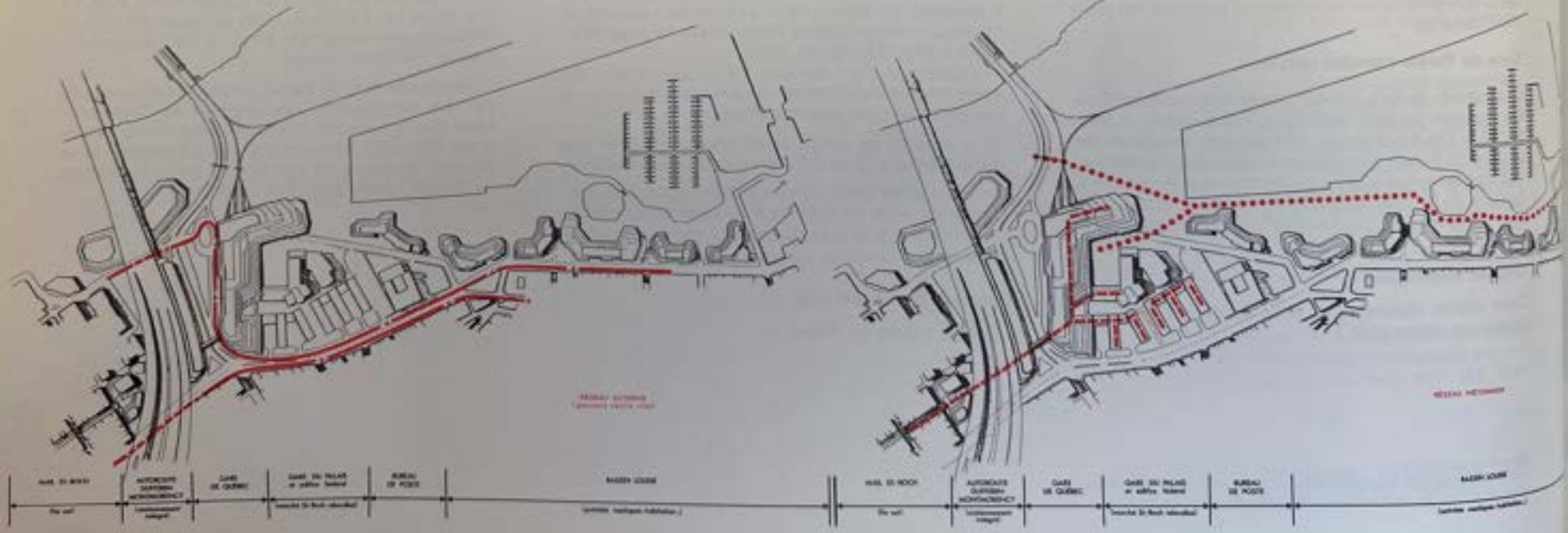
Les inconvénients majeurs de l'option Carré Parent sont:

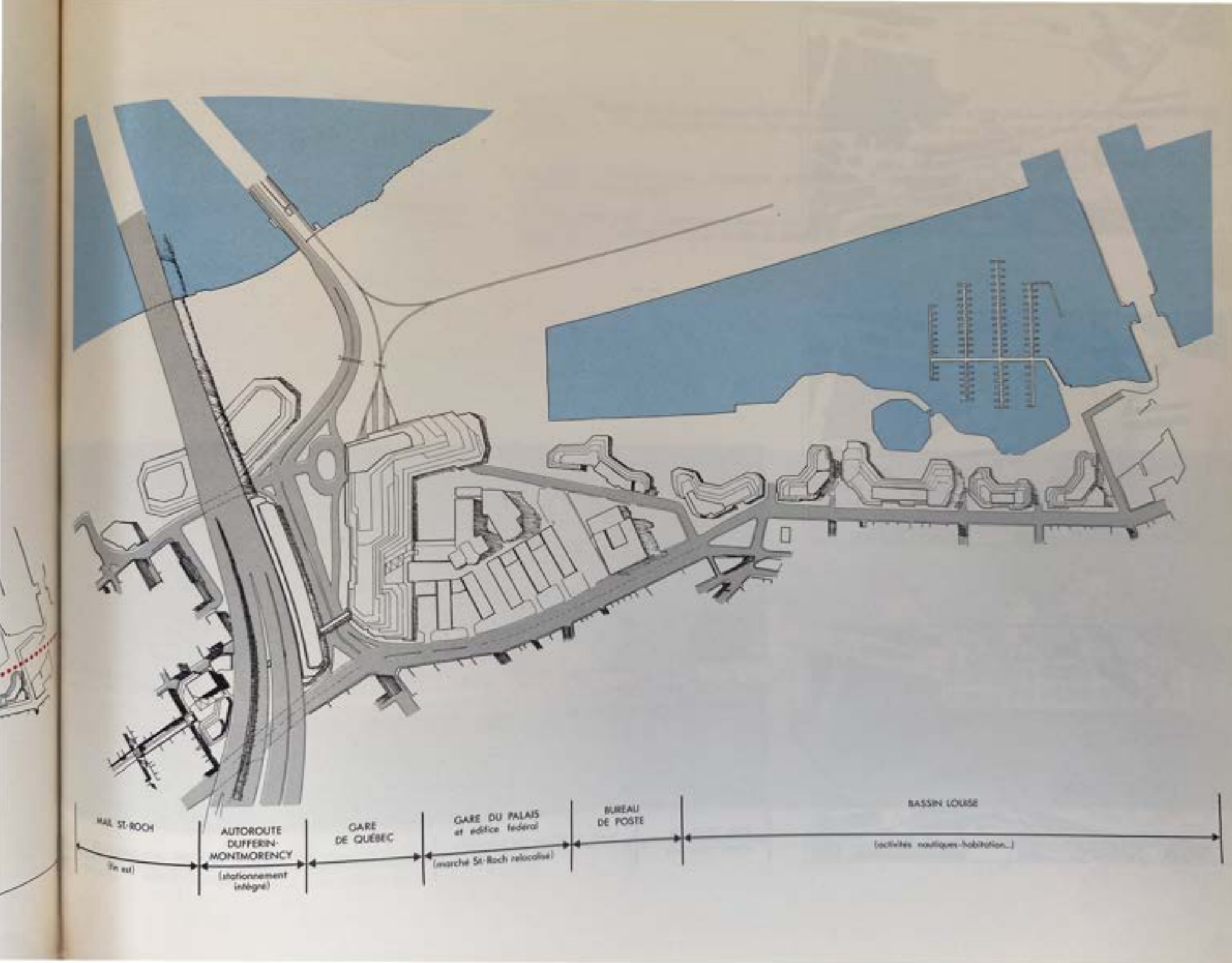
— La localisation complètement hors-contexte du Carré Parent quand on parle d'une utilisation commune de tous les modes de transport; (en effet, ce site ne se situe sur aucun des parcours majeurs de transport interurbain par autobus, transport suburbain et transport routier);

— l'encerclement du Bassin Louise créant ainsi une barrière permanente. Les objectifs de développement d'un groupement résidentiel autonome dans le Vieux-Port sont alors complètement contrecarrés en coupant ce projet de son atout majeur: l'utilisation du Bassin Louise pour fins nautiques.

[1] Ces coûts étant très approximatifs, ils ne doivent être interprétés que pour fins de comparaison entre les diverses options.






MAIL ST-ROCH
(lin est)
AUTOROUTE DUFFERIN-MONTMORENCY
(stationnement intégré)
GARE DE QUÉBEC
GARE DU PALAIS et édifice fédéral
(marché St-Roch relocalisé)
BUREAU DE POSTE
BASSIN LOUISE
(activités nautiques-habitation...)









Énoncés complémentaires

Les cartes représentent une version de ce que la localisation de la gare, sur le site de la Gare du Palais, pourrait offrir comme possibilité d'intégration avec des fonctions complémentaires nécessaires au centre-ville. Ceci ne représente cependant qu'un concept et doit être vu comme tel. La poursuite des travaux mènera à une précision plus grande et à une confirmation des fonctions réellement nécessaires à ce secteur.

Outre les caractéristiques de l'aspect ferroviaire de la gare, la version présentée implique les données suivantes:

1. édifice multifonctionnel (superficie brute de 1,200,000 pieds carrés);

2. 700 logements (superficie moyenne de 1,000 pieds carrés) dans des édifices de six (6) étages au maximum;

3. environ 3,000 places de stationnement réparties dans les deux bâtiments sous l'autoroute;

4. au moins 50% de la superficie du sol en bordure du Bassin Louise voués à une utilisation collective (sentiers et espaces verts);

5. une marina ayant une capacité d'environ 300 embarcations.

C-3 La Grande Place

Ce projet est né de la coordination des efforts de deux intervenants majeurs du centre-ville de Québec: le gouvernement provincial et la Ville de Québec, le premier poursuivant sa politique de concentration des employés de la fonction publique au centre-ville et le deuxième cherchant à localiser ces concentrations aux endroits les plus propices au développement du centre-ville.

Le site de ce projet est localisé à un endroit stratégique aussi bien en terme de réseau routier qu'en terme de lien possible entre la haute-ville et la basse-ville. De plus, il pourrait profiter grandement à la prospérité des commerces du quartier et surtout de ceux du mail St-Roch, s'il y était relié.

Les objectifs auxquels répond la solution proposée

Toujours dans le cadre de l'étude Transports-Centre-Ville, un principe d'organisation de l'espace de ce projet a été défini en réponse aux objectifs suivants:

1. Garder un profil surbaissé.

Limiter la hauteur des bâtiments afin de conserver les vues de la haute-ville et de la basse-ville.

2. Lier la Haute-Ville et la basse-ville.

Créer un lien piétonnier couvert et en partie mécanisé afin d'offrir un lien agréable entre les deux niveau du centre-ville.

3. *Profiter de cet emplacement stratégique pour y adjoindre des points de correspondance.*
Aménager des points de correspondance pour les transports collectifs et pour l'automobile.

4. Lier le mail St-Roch aux points de correspondance.

Il est essentiel pour l'avenir du mail St-Roch de le relier aux points de correspondance des transports collectifs.

5. Intégrer des fonctions complémentaires.

Ajouter les espaces commerciaux nécessaires au projet et au mail tout entier.
Intégrer des espaces communautaires pour les employés et les résidents de St-Roch et de St-Jean-Baptiste.

La fiche technique

— espaces à bureaux

• environ 800,000 pieds carrés.

— stationnement

• de 1000 à 2000 places
(à cause de ses bons accès au système routier et autoroutier, ce site a été défini comme devenant un point majeur de stationnement au centre-ville).

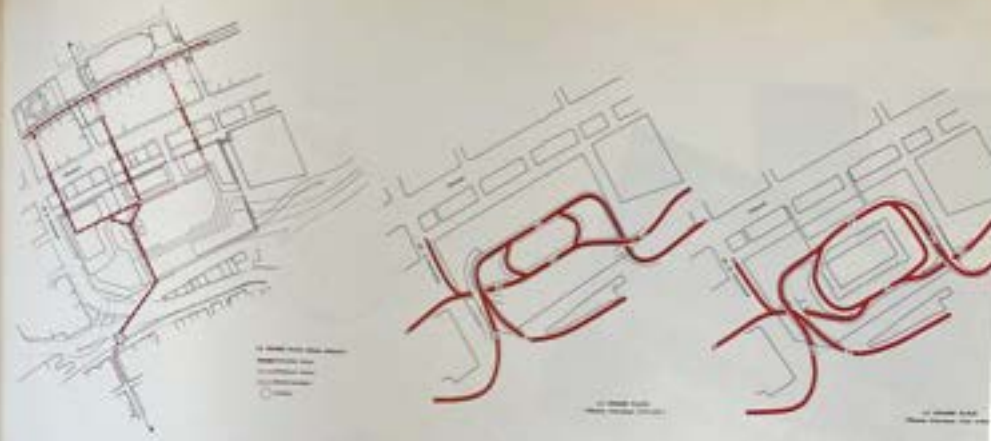
— transports

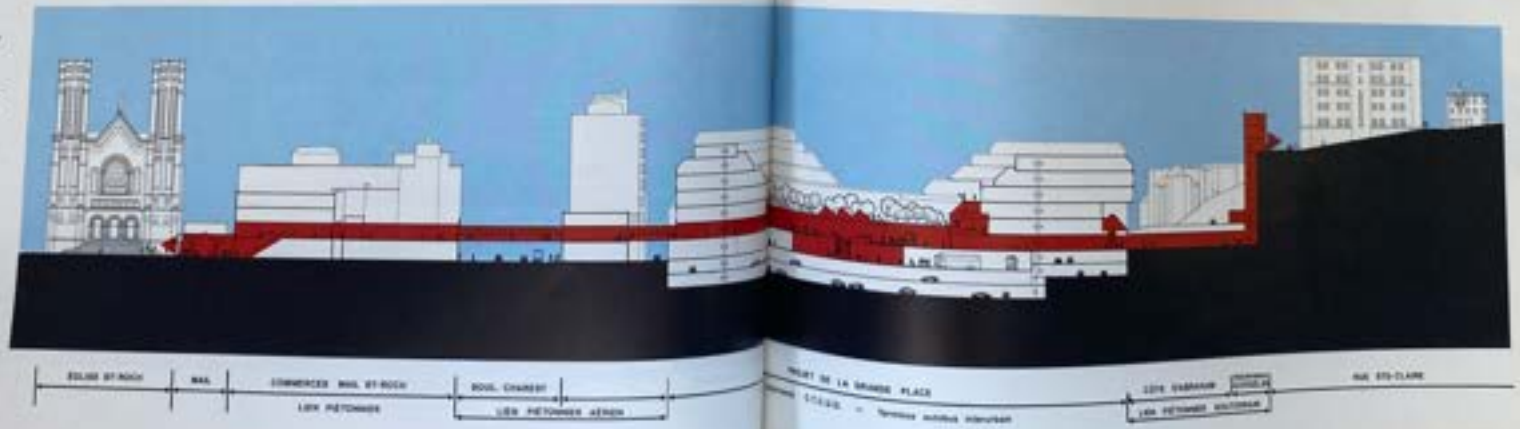
• lors de sa mise en opération ce complexe deviendra:
1. la plaque tournante importante pour la CTCUQ regroupant toute l'activité aujourd'hui localisée à Place Jacques-Cartier.
2. Le terminus pour le service de transport interurbain et suburbain par autobus.
3. La fonction des rampes de l'autoroute Dufferin-Montmorency sur le boulevard Charest avec une intégration au stationnement du complexe.

• à long terme, ce centre sera relié au Carré d'Youville par un lien mécanique et par conséquent, à tout le réseau intégré du centre-ville.
• si la région est dotée d'un réseau de transport à capacité intermédiaire sur rail, l'espace libéré par la CTCUQ dans la Grande Place pourra être employé pour l'expansion du terminus interurbain et suburbain.

— activités complémentaires

• liens piétonniers avec le mail St-Roch par trois passerelles au-dessus de Charest à travers les commerces actuels;
• possibilité de complémenter le mail St-Roch par des commerces dans la Grande Place même.
• lien piétonnier par l'ascenseur « Gosselin » avec le quartier St-Jean-Baptiste (la transformation des rues Ste-Claire et Scott en axe piétonnier complète la liaison avec la Place de la Justice).
• possibilité d'utiliser la place formée par les bâtiments pour des activités communautaires (tels que patinoires et terrains de jeux) pour les résidents de St-Roch et St-Jean-Baptiste ainsi que comme espace de détente pour les employés du complexe.









LA GRANDE PLACE

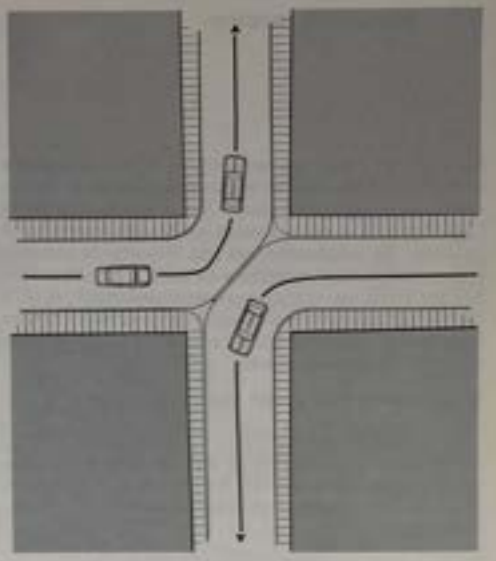
C.4 La circulation dans St-Roch

La vocation résidentielle de ce quartier et le gabarit des rues demandent une intervention de façon à réduire la circulation de transit est-ouest.

La solution proposée couperait la circulation routière dans St-Roch en deux parties dans l'axe de la rue Mgr Gauvreau. Des barrières à 45° installées aux intersections suffiraient à diriger le trafic dans le sens voulu, tout en ne limitant pas l'accès des résidents.

L'extrémité est de la rue La Salle pourrait de plus devenir un coin de détente puisqu'il en n'existe pas actuellement dans ce secteur. Dans ce cas, il faudrait prévoir du stationnement pour les résidents sur les deux terrains libres de construction aux deux extrémités de cette rue.

De plus, il y aurait peut-être avantage à changer quelques sens uniques dans le secteur mais, comme tout ceci est fait en vue d'améliorer les conditions de vie des résidents, le dernier mot dans les modalités exactes de ce détournement devrait venir des citoyens du secteur après une période d'essai.



DÉVIATION DE LA CIRCULATION



C.5 Place de la Justice

Ce projet de construction d'un complexe administratif gouvernemental est appelé ainsi, parce qu'il doit regrouper tous les services reliés à l'administration de la justice au niveau provincial à Québec. Sa localisation est très importante puisque ce sera le dernier complexe de taille à être construit sur la Colline par le gouvernement provincial, et qu'il fera le lien entre le complexe G et le Grand Théâtre et entre le nouvel édifice de la Laurentienne et le Quartier St-Jean-Baptiste.

L'importance d'un projet adapté au milieu

Place de la Justice sera le dernier édifice de plus de 850,000 pieds carrés d'espaces à bureaux à être construit dans l'axe central de la Cité Parlementaire.

Sa construction permettra de compléter l'embryon de réseau piétonnier souterrain de la Colline en joignant par des passages couverts le complexe « G », le Grand Théâtre, la Laurentienne et sous St-Cyrille, le Quartier St-Jean-Baptiste.

Au niveau du sol, on pourra relier aussi le complexe G au Grand Théâtre. De plus, on pourra par la conservation du réseau routier existant, favoriser les vues et les percées physiques vers l'axe de Grande-Allée et des Plaines.

On pourra redonner une échelle humaine à ce secteur par le gabarit des édifices conservés ou construits et par l'addition de fonctions complémentaires aux emplois de jour. De plus, on pourra amorcer un retour à l'habitation afin d'y redonner un peu de vie en dehors des heures de travail et répondre à un besoin aigu dans ce secteur.

Sur le site de ce projet reposent aussi des bâtiments historiques d'une grande valeur, tel que la Chapelle des Soeurs du Bon-Pasteur ainsi que des bâtiments d'une valeur certaine même s'ils ne peuvent être classés monuments historiques. On devrait conserver le plus possible ces bâtiments afin de rendre ce milieu plus adapté à la dimension humaine. Parallèlement à cela, on devrait garder à tout prix le parc à l'arrière du 550 St-Amable puisqu'il possède des arbres adultes d'une rare beauté.

En termes de transports, ce site est l'extrémité ouest de l'axe des emplois de la Cité Parlementaire. Il devient extrêmenent intéressant de plus, parce que sa planification étant à ses débuts, on pourra facilement y intégrer les fonctions transports nécessaires à tout ce secteur.

Les objectifs auxquels répond la solution proposée

Dans le cadre de cette étude, nous avons élaboré un principe d'organisation de l'espace qui répond aux objectifs suivants:

1. garder un gabarit de l'ensemble en accord avec le milieu; que les lignes générales des volumes fassent la transition entre les masses existantes, tels que le complexe G et le Grand Théâtre, que la forme générale reflète plus l'aspiration des québécois vers une meilleure qualité de vie basée sur le respect de l'ancien,

2. Respecter les caractères positifs existants du site, garder ainsi les bâtiments historiques et valables, profiter du parc existant pour l'intégrer à l'ensemble;

3. Intégrer des fonctions complémentaires, offrir aux employés du secteur ainsi qu'aux résidents des équipements communautaires de détente et de loisirs, offrir de l'habitation intégrée à la vie nouvelle de ce secteur;

4. Aménager ce site en point de correspondance pour les transports, intégrer au nouveau projet les équipement nécessaires, favorisant les échanges entre les divers modes de transport, créer une plaque tournante des transports collectifs sur ce site.

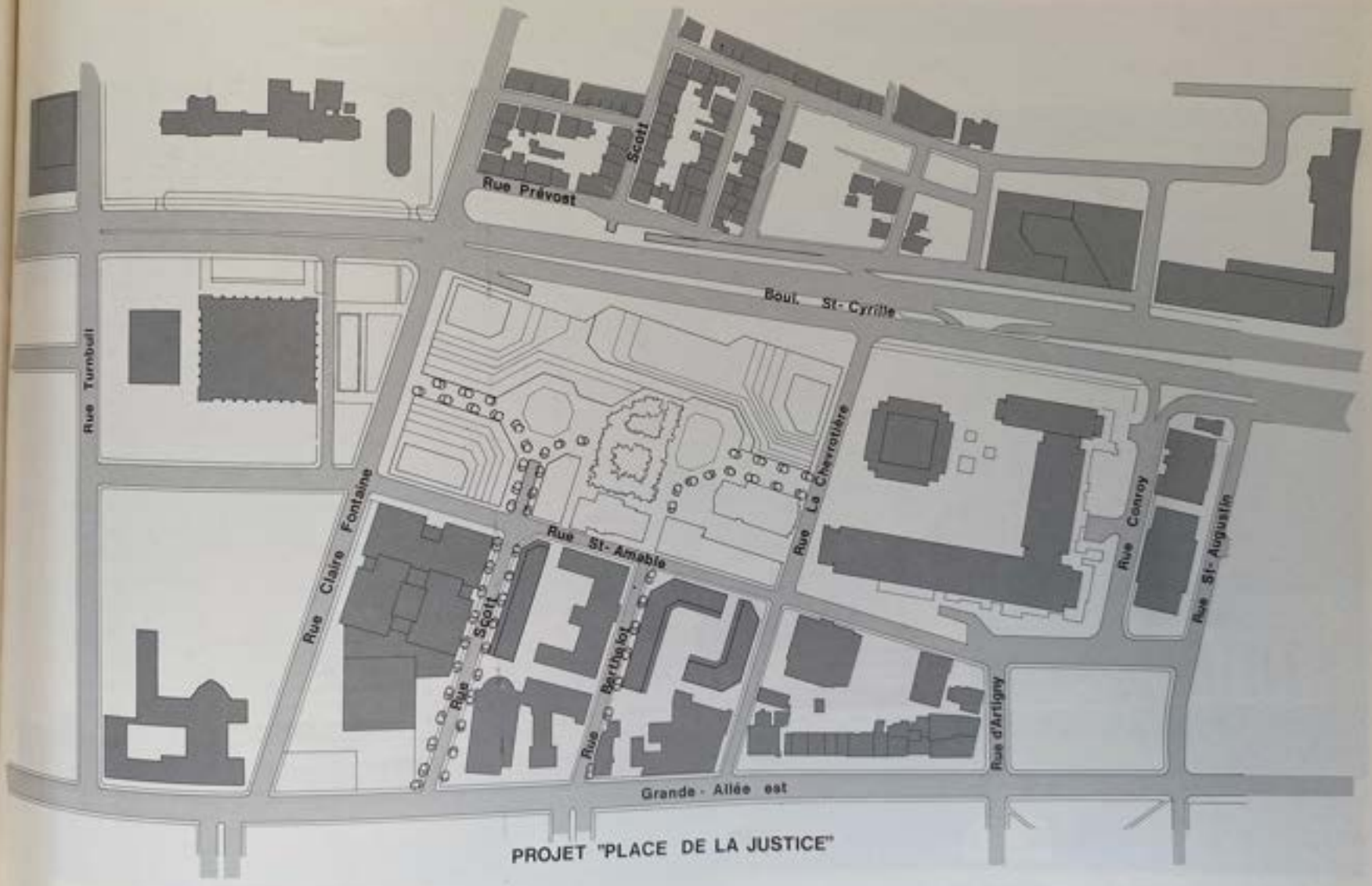
La fiche technique

Les carctéristiques fonctionnelles de la solution proposée sont les suivantes:
— espaces à bureaux:

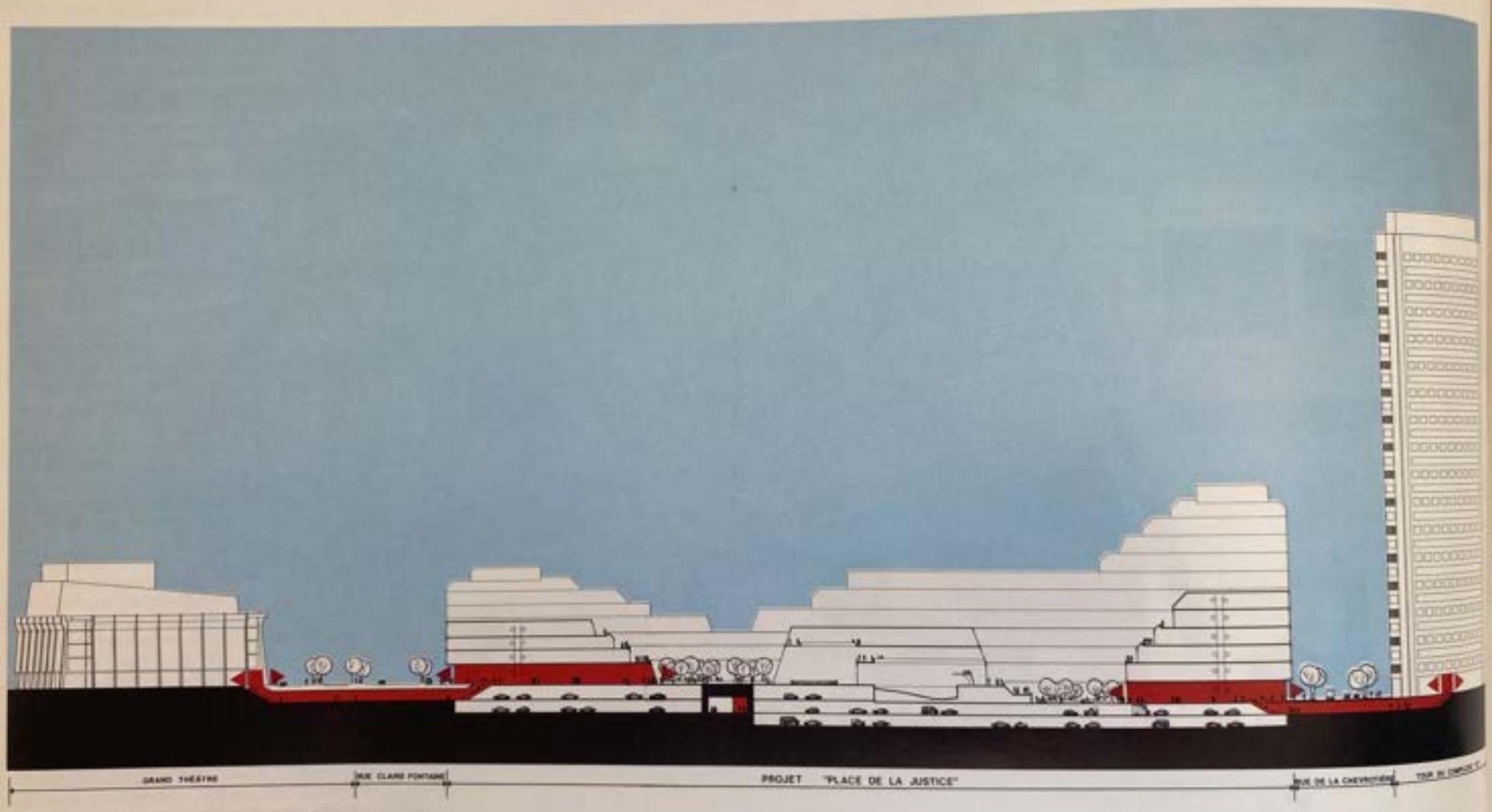
450,000 pieds carrés à 15' hauteur de plafond
400,000 pieds carrés à hauteur normale
Total de: 850,000 pieds carrés
— stationnement:

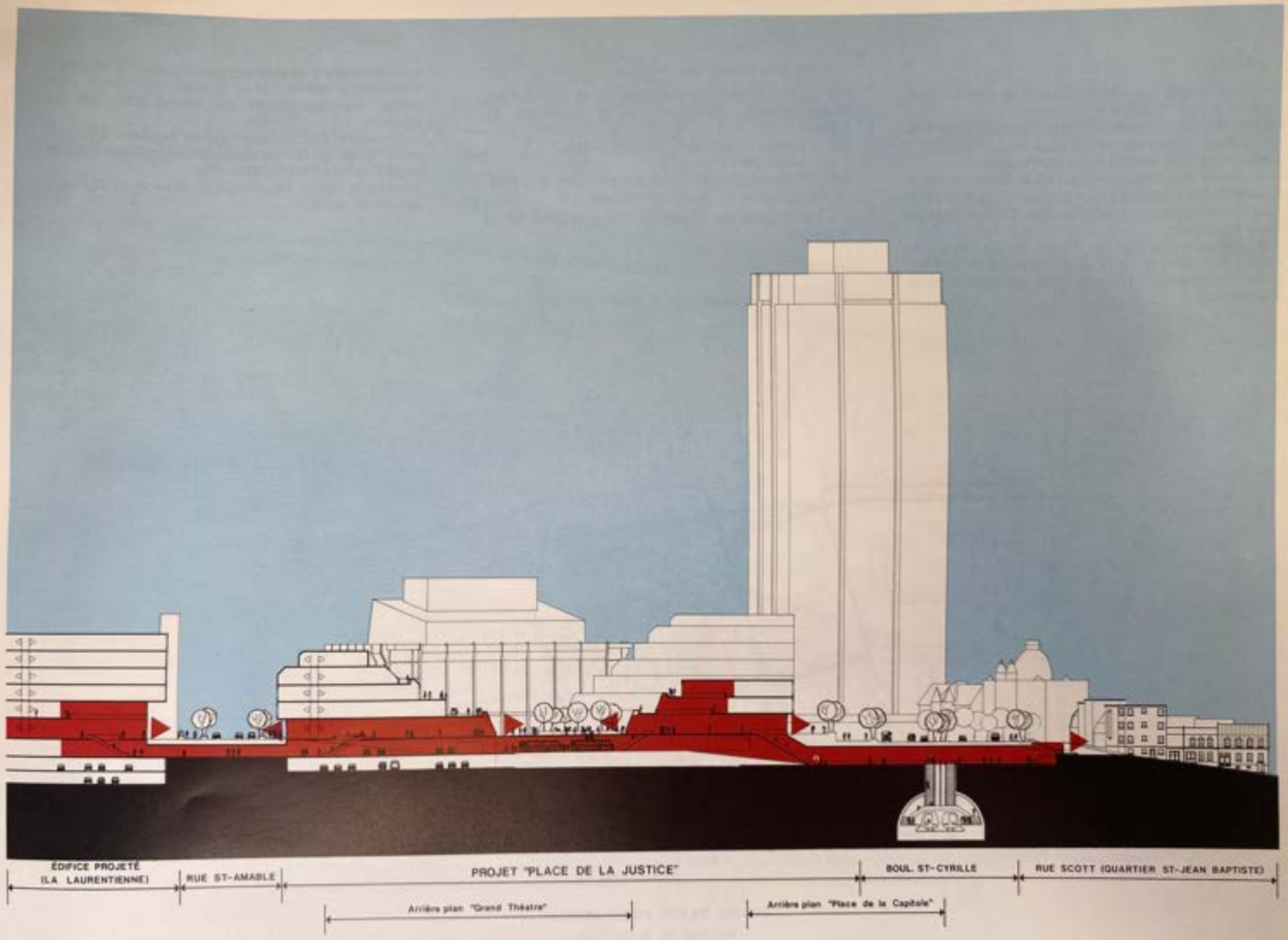
• intégration de 1000 places de stationnement (340 places environ sont éliminées au sol par la construction de ce site — le nouvel édifice La Laurentienne rajoute pour sa part environ 400 places).
• la politique des transports pour le centre-ville recommande l'addition de 1000 places à la situation actuelle.





PROJET "PLACE DE LA JUSTICE"


GRAND THÉÂTRE
RUE CLAIRE FONTAINE
PROJET "PLACE DE LA JUSTICE"


ÉDIFICE PROJETÉ
(LA LAURENTIENNE)
RUE ST-AMABLE
PROJET "PLACE DE LA JUSTICE"
BOUL. ST-CYRILLE
RUE SCOTT (QUARTIER ST-JEAN BAPTISTE)
Arrière plan "Grand Théatre"
Arrière plan "Place de la Capitale"

— transports:

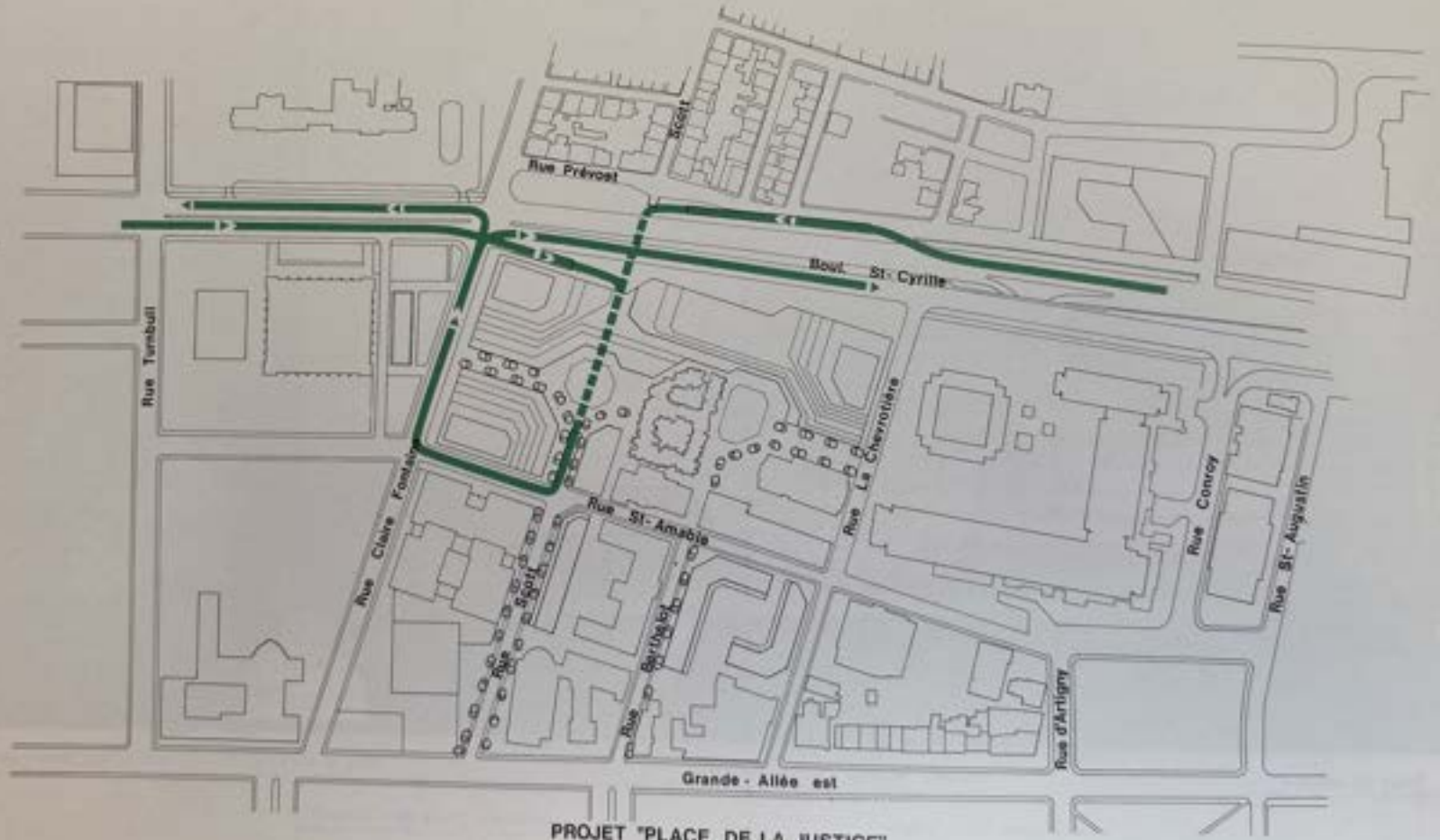
• à court terme, ce site deveindra la plaque tournante pour le transport en commun;
• à long terme, le réseau de transport de capacité intermédiaire aura une station sous St-Cyrille reliée à cette Place (voir projet Gare du Palais);
• le réseau piétonnier couvert de la Place reliera le Grand Théâtre au complexe G et le nouvel édifice de La Laurentienne à la rue Scott dans St-Jean Baptiste sous St-Cyrille;
• le réseau piétonnier au niveau du sol reliera le Grand Théâtre à la place du complexe G et les Plaines d'Abraham par les rues Scott (sur la Colline) et Berthelot.

— bâtiments conservés:

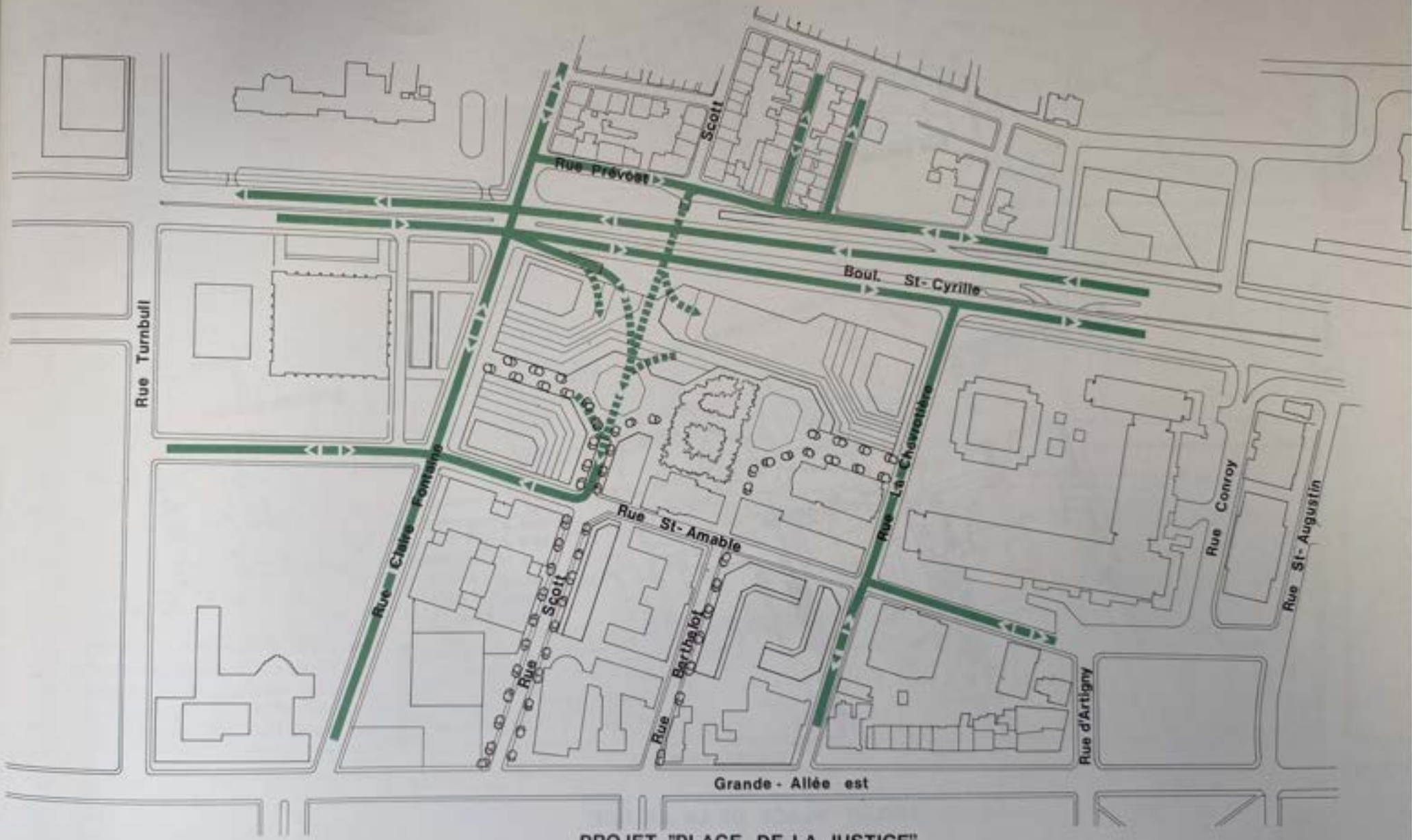
Sur le site bordé par les rues de la Chevrotière, Claire-Fontaine, St-Amable et le boulevard St-Cyrille:
• la Chapelle des Soeurs du Bon Pasteur;
• une partie du couvent;
• le 550 St-Amable (abritant actuellement la Garderie Coopérative de St-Jean-Baptiste);
• le jardin avec les arbres adultes à l'arrière de ce bâtiment.

— activités complémentaires:

Les activités décrites ici sont celles qui nous paraissent répondre à un besoin pressant pour ce quartier.
• *habitation* sur le site — environ 125 unités (185 unités supplémentaires de l'autre côté de St-Amable);
• récréation: piscine, gymnase et espaces d'exercices à l'extérieur (en collaboration avec le service des Loisirs et des Parcs de Québec).
• garderie: (pour les membres actuels et les employés du secteur).

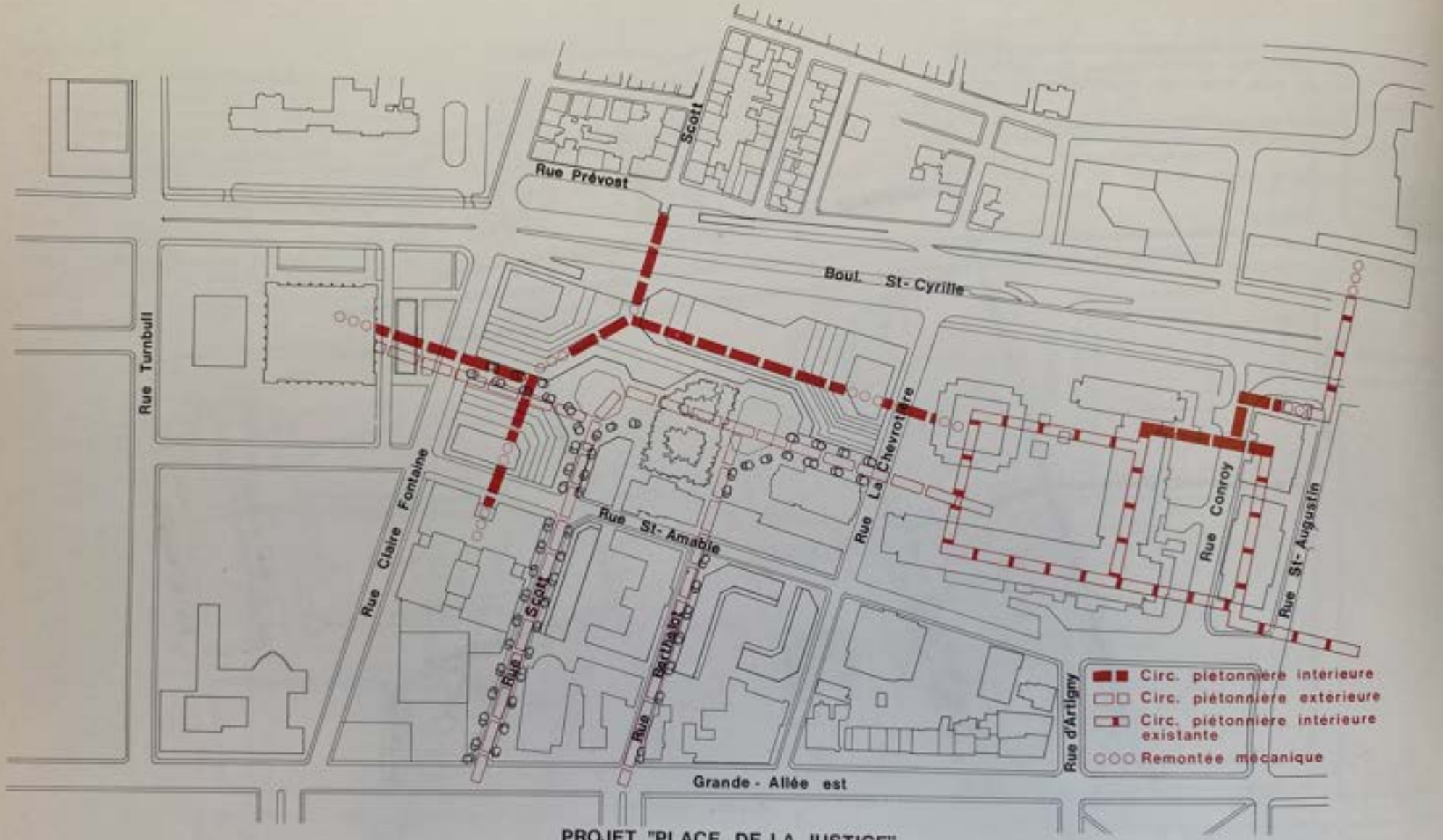


PROJET "PLACE DE LA JUSTICE"
Autobus de la C.T.C.U.Q.



PROJET "PLACE DE LA JUSTICE"

Circulation routière



PROJET "PLACE DE LA JUSTICE"

Circulation piétonnière

C.6 La circulation dans St-Jean-Baptiste

Toutes les interventions proposées pour le réseau routier de St-Jean Baptiste ont pour objectif, comme c'est le cas aussi pour St-Roch, de favoriser la vocation résidentielle de ce secteur. La circulation de transit étant incompatible avec une vocation résidentielle, tous les efforts ont été faits pour éliminer ce type de circulation de St-Jean Baptiste.

Ainsi, la traversée de l'avenue Dufferin vers St-Jean Baptiste du Carré d'Youville sur la rue D'Aiguillon se fera seulement par les autobus #7 de la CTCUQ. Aucun camion ou automobile ne pourra dorénavant effectuer cette traversée. D'Aiguillon verra donc l'intensité de son trafic diminuer de façon appréciable.

Le projet de convertir la rue St-Joachim en axe important de transit parrallèlement à la rue St-Jean a été abandonné complètement parce qu'entre autres, il détruisait une grande partie du quartier pour favoriser l'accès routier à quelques résidents des parties éloignées de l'agglomération. La rue St-Joachim pourrait donc remonter vers St-Cyrille pour rejoindre la rue Prévost et ainsi servir de voie de service. Son importance en largeur et en aménagement physique sera diminuée considérablement afin de ne plus faire effet de barrière.

La rue Ste-Claire et la rue Scott deviennent à leur tour un axe piétonnier liant la Grande Place à la Place de la Justice. Certains tronçons de cet axe pourront être aménagés en terrains de jeux pour les enfants ou en coins de détente et de verdure. Du stationnement devra être prévu pour remplacer celui qui sera enlevé aux résidents de cet axe.

Il y aurait lieu aussi dans ce secteur de reviser les sens uniques des voies. Cependant, encore une fois, avant d'imposer quoi que ce soit, les solutions devraient être élaborées et testées avec les résidents.



C.7 Le parcours d'autobus centre-ville

(Traverse / Gare du Palais / Grande Place)

Jusqu'à ce que le réseau intégré du centre-ville soit complété, il devra y avoir un service d'autobus liant les points structurants du centre-ville. Ainsi, les trois points suivants: la Traverse, la Gare du Palais et la Grande Place devront pouvoir être desservis par le même véhicule.

Il est même souhaitable que ce parcours passe par le quartier St-Roch dans une direction au moins, afin d'offrir un minimum de service à ce secteur. Les véhicules affectés à ce service devront être munis d'un dispositif spécial permettant de traverser les barrières à 45° en les faisant ouvrir sur leur passage.

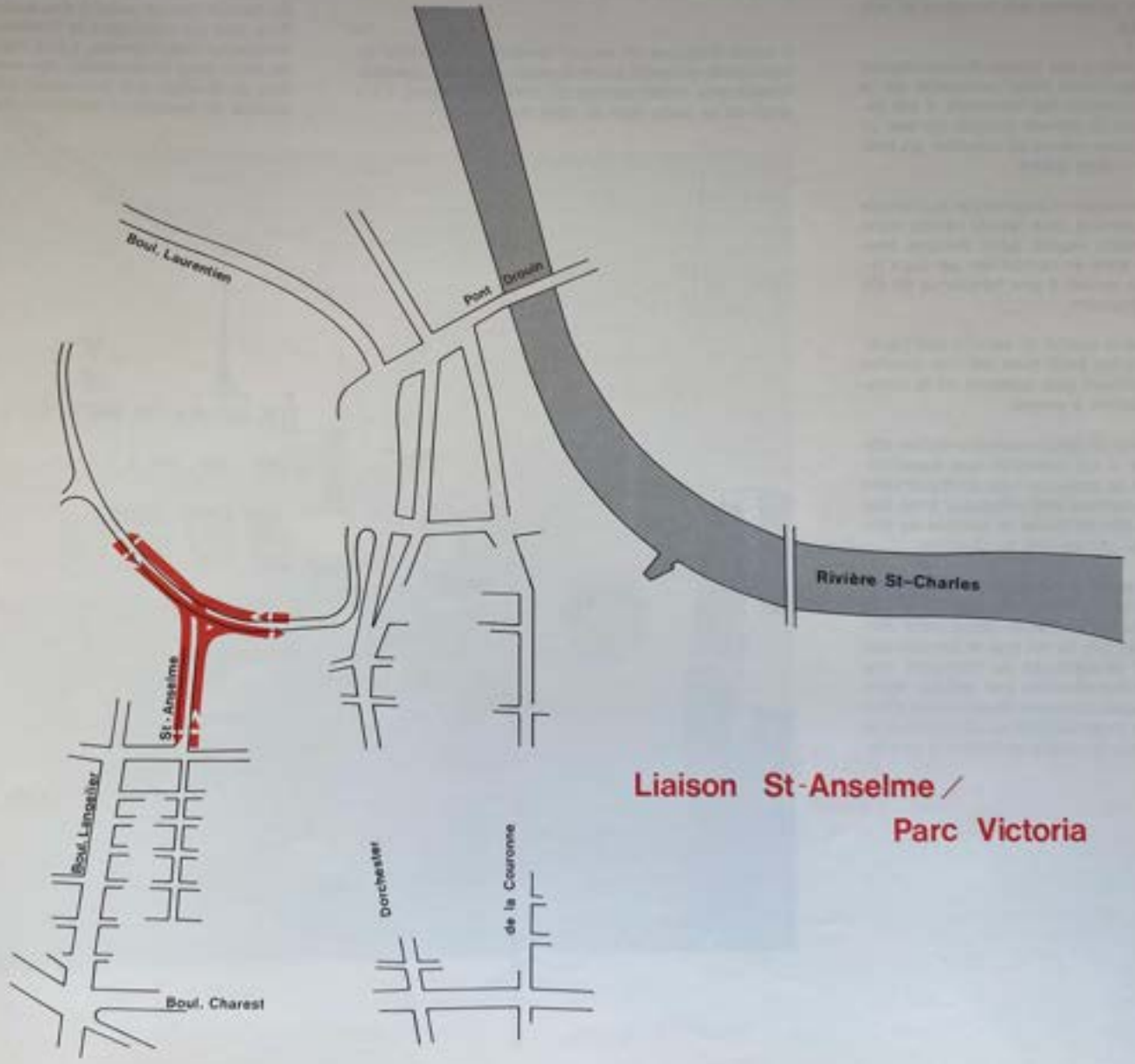
La demande pour un tel service est encore trop imprécise pour savoir à ce moment le type de véhicule requis et la fréquence du service. De plus, il se peut que ce parcours soit complété en reliant les deux autres points soit le Carré d'Youville et la Place de la Justice. À ce moment, les cinq points structurants du centre-ville seront déjà reliés directement entre eux.



M.1 La liaison St-Anselme / Parc Victoria

Cette recommandation est de nature aussi simple que l'ouverture de la Poterne dans les murs près de la Poudrière.

Il ne s'agit en fait que de la jonction d'une rue en cul-de-sac avec une artère sous-utilisée dans le Parc Victoria. Un tel raccord serait de nature à améliorer les conditions générales de circulation dans ce secteur.



M.2 Les traversiers rapides

Le nouveau service de traversiers entre Québec et Lévis atteint maintenant son niveau de « croisière ». Ainsi, la courbe de croissance de sa clientèle commence à se stabiliser et bientôt on aura apporté toutes les modifications possibles aux horaires en vue d'optimiser le service.

Ce service a quand même des limites dues au temps nécessaire et pratiquement incompressable de la descente et de la remontée des véhicules. Il est impensable par exemple de penser pouvoir donner un service aux dix minutes même en ajoutant un troisième traversier du même genre.

La seule solution permettant d'augmenter la clientèle piétonnière par un service plus rapide réside dans l'addition de traversiers légers, pour piétons seulement. On pourrait ainsi en combinant les deux types de traversiers en arriver à une fréquence de dix minutes ou même moindre.

Cette amélioration de la qualité du service des transports collectifs entre les deux rives est une priorité puisqu'il n'est absolument plus question de la construction d'un pont centre à centre.

Encore une fois, même si cette recommandation déborde l'aire d'étude, il est essentiel que parallèlement à l'addition de ce nouveau type de traversiers on facilite le stationnement des véhicules près des quais de la traverse afin de limiter le nombre de voitures ayant accès au centre-ville de Québec.

Il est possible d'envisager une correspondance sans frais entre le réseau de la CTCUQ et le service de traversiers Québec-Lévis. Ceci pose cependant des problèmes complexes dûs au fait que la Société des Traversiers dépend directement du Ministère des Transports et est subventionnée par celui-ci alors que la CTCUQ doit aussi répondre de ses coûts d'exploitation auprès des municipalités qu'elle dessert. À long terme, cependant, on devra en arriver à une tarification unifiée.

M.3 La desserte du terminus des traversiers à Lévis par les transports collectifs

Cette recommandation ne se veut qu'un constat d'une situation et est faite sous toutes réserves puisqu'elle dépasse l'aire d'étude et qu'elle implique un autre organisme de transport.

Il serait illogique de vouloir améliorer le service de transports collectifs entre Québec et Lévis si parallèlement aux améliorations du côté de Québec, il n'y avait qu'un statu quo du côté de Lévis.

L'amélioration de la desserte de la Traverse de Lévis devrait être une priorité. On devrait améliorer non seulement la fréquence du service mais aussi la période sur laquelle il est offert.

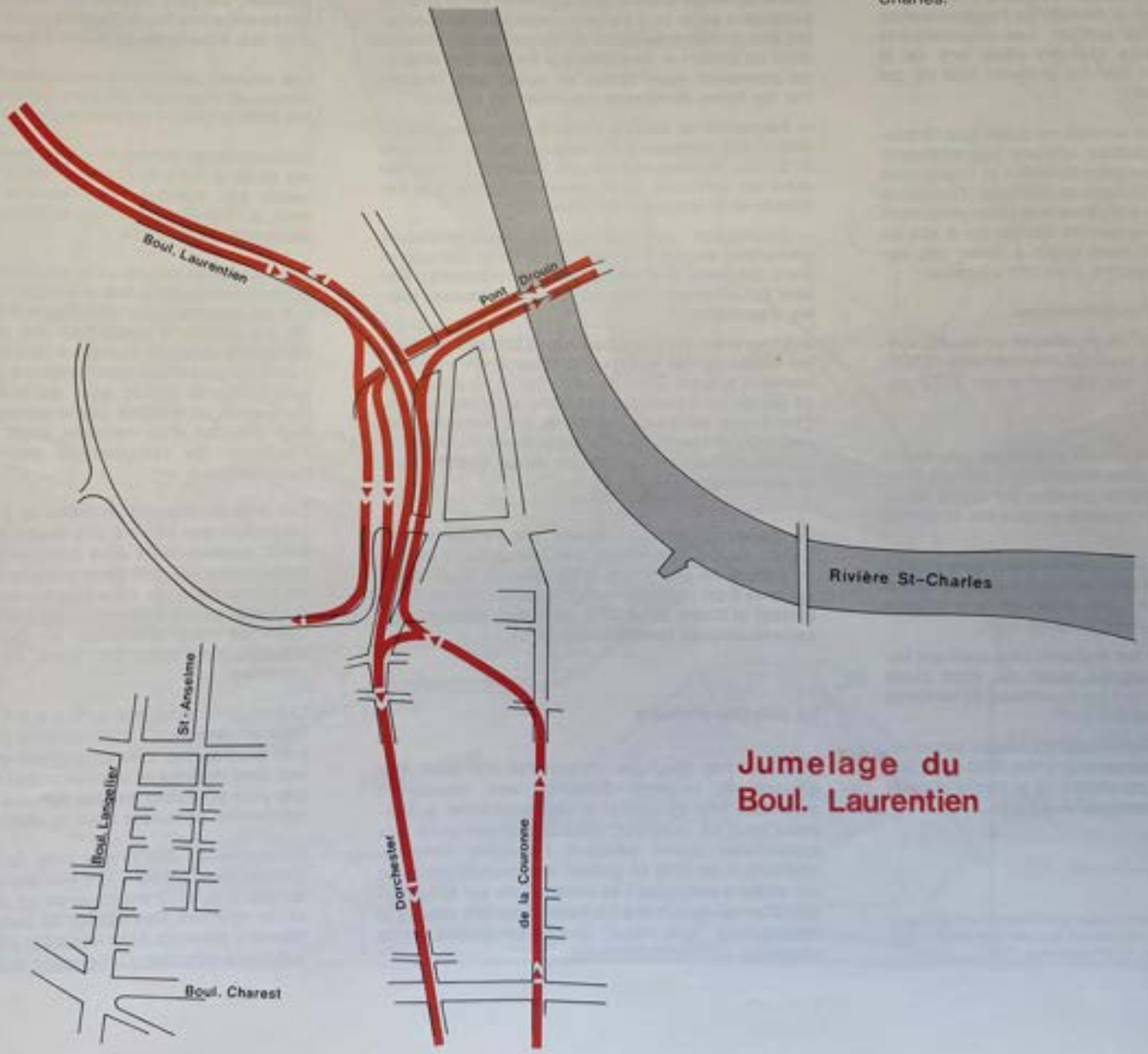
On devrait penser aussi à des autobus express sur la Rive Sud qui relieraient la Traverse aux zones d'urbanisation importantes. Lévis deviendrait une aire de choix pour la résidence des employés du centre-ville de Québec s'ils pouvaient compter sur un bon service de transports collectifs sur la Rive Sud.



M.4 Le jumelage du Boulevard Laurentien

On parle de ce projet depuis déjà plusieurs années à Québec. Après septembre 1976, les voies ferrées ayant été enlevées dans St-Roch, il sera possible d'utiliser une partie des emprises libérées pour le doublage du boulevard Laurentien dans la Pointe-aux Lièvres.

Cette transformation ne touchera à aucun secteur résidentiel existant et viendra augmenter de beaucoup la capacité du réseau à la traversée de la St-Charles.



Jumelage du Boul. Laurentien

L.1 Les transports de capacité intermédiaire

En 1968, le « Plan de Transport et de Circulation du Québec Métropolitain » avait sonné le glas des projets de métro pour l'agglomération québécoise. On laissait quand même une porte ouverte à un tel projet si la population et la densité de l'agglomération venaient un jour à le justifier. Les mésaventures récentes de plusieurs grandes villes lors de la construction d'un tel service enlèvent tout ce qui pouvait rester d'espoir.

Il y a à peine quelques années, on aurait tout simplement accepté que Québec soit une agglomération trop petite pour un système de métro et trop grosse pour se passer de transports collectifs. Depuis ce temps cependant, le problème des villes moyennes a préoccupé le gouvernement central qui a mis de l'avant diverses politiques visant à doter ces agglomérations de transports collectifs efficaces.

Les caractéristiques opérationnelles

L'une d'elle a pour but de développer un ou des systèmes de transport à capacité intermédiaire (STCI). Les caractéristiques opérationnelles de STCI seraient les suivantes: (1)

— réseau: ce système pourra opérer sur un réseau dit primaire pour les villes moyennes. Il devient alors un mini-métro ou système principal sur lequel se rabattront les autobus réguliers et tous les systèmes de para-transit.

— distance: la distance moyenne des trajets devrait varier entre 1 et 2 milles et se couvrir à des vitesses maxima de 50 mph afin d'obtenir une vitesse moyenne de l'ordre de 20 à 35-40 mph.

— espacement entre les stations: l'espacement varierait suivant les besoins allant de 4000 pieds jusqu'à 2-3 milles suivant les conditions du territoire et de son aménagement.

— capacité: les liens individuels du réseau seront localisés de façon à accommoder entre 3000 et 20,000 passagers à l'heure dépendant de la forme urbaine et de la demande spécifique des zones.

— opération: les véhicules seraient de petite dimension; légers et propulsés individuellement probablement à l'électricité. Leur capacité, bien que non déterminée encore, pourrait varier entre 30 et 70 passagers assis. Une certaine capacité debout pourrait être tolérée mais serait dictée par des considérations de confort et de durée des trajets. Ces véhicules pourraient aussi opérer en rames pour rencontrer les fortes demandes soumises au système.

— fréquence du service: l'attente des passagers ne devrait pas dépasser 6 minutes aux heures de pointe et quinze minutes aux heures creuses. L'intervalle entre les véhicules serait toutefois adapté à la demande et la longueur du trajet.

— automation: une des grandes caractéristiques souhaitées sur les STCI est l'automation des opérations réduisant ainsi les frais de main-d'oeuvre s'élevant actuellement à près de 60% des dépenses totales d'opération.

— intégration dans le milieu: on ne doit pas imaginer les véhicules des STCI semblables à nos trains de banlieue actuels. Dans certains cas, il sera possible de garder les infrastructures telles qu'on les connait, c'est-à-dire en monticule sur le sol. Dans d'autres cas, il faudra les camoufler dans le sol, du moins le ballast, afin que seul le rail soit visible, comme dans le cas des tramways.

Le gouvernement du Canada, par l'entremise du Centre de développement des transports, a adjugé un contrat de recherche et de mise au point de ce système à un consortium formé par les firmes Bombardier et Matra. D'ici 1977, on devrait connaître les caractéristiques formelles des STCI.

La clientèle probable

Bien que très alléchant, ce concept doit pour être efficace et rentable desservir une population minimum. Afin de vérifier si l'agglomération québécoise avait ce potentiel, nous avons demandé aux spécialistes ayant effectué l'enquête Origine-destination de 1966 de prévoir la demande probable sur certains parcours. Les implications sur le centre-ville d'un tel système à l'échelle régionale étaient si importantes que nous avons considéré cette opération comme essentielle.

Les STCI sont d'autant plus intéressants qu'ils utilisent au maximum les emprises ferroviaires existantes. Ce sont donc ces axes qui ont été étudiés en premier. De plus, même s'il n'existe pas de voie ferrée entre Ste-Foy et Québec sur le plateau, l'étude d'un axe dans cette direction a aussi été faite.

Les volumes déterminés représentent le nombre minimum et maximum de gens susceptibles d'utiliser les STCI à l'heure de pointe du soir en 1987.

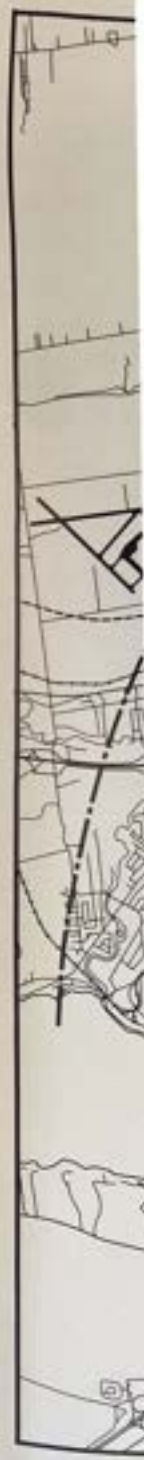
L'achalandage minimum a été calculé en assignant sur la ligne dans le corridor concerné les déplacements par autobus 1987, simulés sur ordinateur dans le Plan de Circulation et Transport du Québec Métropolitain de 1968.

L'achalandage maximum a été obtenu par une méthode développée lors d'une étude récente d'évaluation de clientèle pour dix villes à travers le Canada. On y a estimé la proportion des déplacements en transports collectifs rapides à 70 à 80% des déplacements de personnes (par rapport à 30 à 45% mesuré aujourd'hui et simulé pour les autobus à l'avenir). Par contre, on a utilisé que la population à l'intérieur d'un corridor d'un mille de large. Un bon réseau d'autobus de rabattement pourrait augmenter l'achalandage.

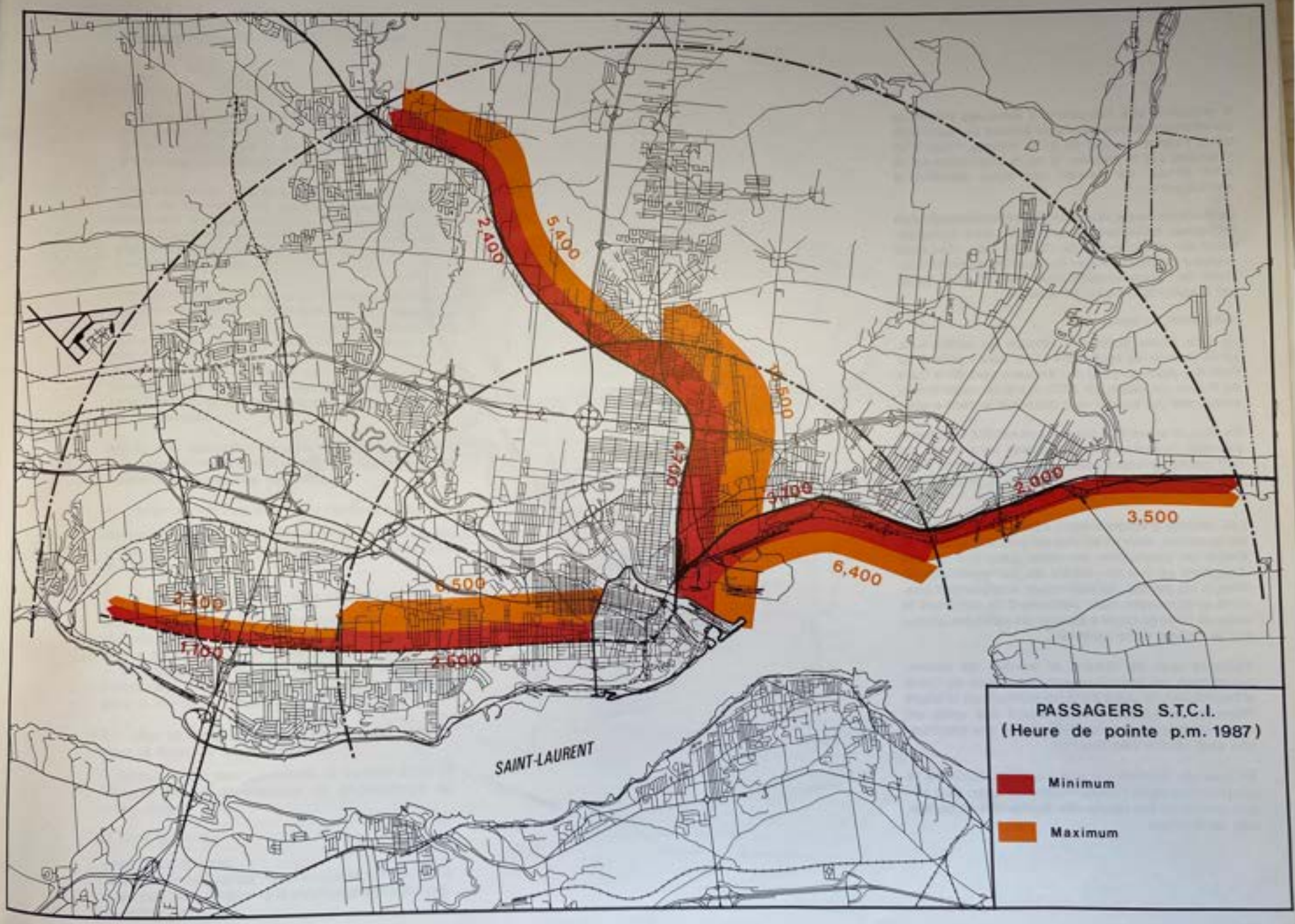
Ces chiffres donnent un ordre de grandeur, mais ne pourraient pas servir à une étude de rentabilité. Les 4,000 passagers de plus transportés par STCI par rapport aux autobus dans chaque corridor à l'heure de pointe dans un sens représentent environ 3,000 automobiles de moins ou l'équivalent de cinq à six voies de rues artérielles ou deux à trois voies d'autoroutes dans un sens dans chacun des corridors.

Les chiffres indiquent qu'il y a un potentiel pour la mise en service d'un tel système dans l'agglomération québécoise. L'emplacement exact des axes et leur date de mise en opération doit faire l'objet d'études plus poussées basées sur une enquête origine-destination complète pour la région.

Nous n'avons pas retenu pour le moment l'axe du plateau de Québec à Ste-Foy parce que la mise en service des STCI impliquerait un service soit aérien ou en sous-sol. Des études de coûts comparées à la clientèle possible détermineront plus précisément la solution à favoriser. Cependant, quand on songe que



[1] Les caractéristiques opérationnelles sont tirées d'une allocution faite par M. Luc Laliberté, ing. devant les membres de l'A.Q.T.R. à l'Université de Montréal, le 19 novembre 1975.


2,400
5,400
7,500
4,700
3,100
2,000
3,500
6,400
6,500
2,500
1,700
2,500
SAINT-LAURENT
PASSAGERS S.T.C.I.
(Heure de pointe p.m. 1987)
Minimum
Maximum

le ministère des Transports a dans ses projets la construction depuis plusieurs années de l'autoroute de la Falaise au coût de $110 millions, l'idée d'un prémétro sur le plateau, là ou la population est la plus dense, ne devrait pas nous paraître si extravagante.

La décision finale relativement à l'implantation d'un tel réseau à Québec ne doit pas se faire exclusivement sur une question de clientèle mais, doit aussi prendre en considération les objectifs de développement de l'agglomération ainsi que les coûts évités par l'implantation d'un tel système.

Intégration au centre-ville

Le seul accès ferroviaire efficace au centre-ville, après le mois de septembre 1976, sera par l'axe du Pont Ste-Anne au nord de l'emplacement de la Gare du Palais. Un réseau de STCI devra nécessairement emprunter cet axe s'il veut desservir le centre-ville.

De plus, si on veut se garder la possibilité éventuelle de relier l'axe du plateau aux axes nord et est, on doit nécessairement passer dans les environs de la Gare du Palais, éliminant du coup le projet d'une gare inter-modale au Carré Parent.

Les centres d'emplois étant situés sur la Colline, il est essentiel, si un tel service est amené à la Gare du Palais de poursuivre les voies jusqu'aux centres d'emplois en vue de réduire les correspondances. Malgré les pentes, les techniques actuellement connues et éprouvées nous permettent de concevoir la suite de l'axe de façon à amener les véhicules jusque sur la Colline Parlementaire.

Toujours afin de réduire le nombre de correspondances, on devrait prévoir une station au Carré d'Youville et une autre dans les environs de la future Place de la Justice. L'enlignement des voies est prévu sous le boulevard St-Cyrille, si une continuation était voulue vers Ste-Foy.

En plus de répondre à une vocation régionale, la construction de ce réseau répondrait aussi à un besoin crucial de lien Haute-ville-Basse-ville au centre-ville de Québec.



L.2 Le lien piétonnier mécanisé Grande Place / D'Youville / Traverse

Progressivement, le volume des déplacements par transports collectifs de la Grande Place au Carré d'Youville d'une part et du terminus de la Traverse d'autre part se fera plus important.

Il sera essentiel, lors de la mise en opération du réseau de transport de capacité intermédiaire, de compléter le réseau du centre-ville par un lien mécanique joignant la Grande Place à la Traverse par la station de correspondance avec le réseau régional au Carré d'Youville.

On peut prévoir que la mise en opération d'un tel lien incitera les gens de la Rive-Sud à utiliser davantage le traversier, soit en utilisant les transports collectifs sur la Rive-Sud ou soit en stationnant près du terminus de la traverse de Lévis. D'autre part, on pourra aussi à ce moment mettre en service des express venant de l'ouest de la région qui, empruntant le boulevard Champlain, auront la traverse comme terminus au centre-ville.

Même si la réalisation de cette solution n'est prévue qu'à long terme, on peut définir dès maintenant les objectifs auxquels elle répondra:

1. relier les centres d'emplois du centre-ville.

compléter les remontées Basse-Ville, Haute-Ville par un lien entre les divers générateurs de déplacements du centre-ville.

2. réduire l'achalandage de la côte d'Abraham

— garder les véhicules de transports collectifs aux plaques tournantes de la basse-ville tout en améliorant le service entre les deux niveaux.
— augmenter la capacité véhiculaire de la côte d'Abraham en discontinuant les voies réservées pour le transport collectif.

3. relier de façon efficace la Traverse et indirectement la Rive-sud au centre-ville.

— améliorer de façon sensible le service entre la Traverse et les générateurs de déplacement du centre-ville.

La fiche technique

— les deux options
La liaison de la Grande Place au Carré d'Youville ne cause pas de problème et la solution proposée semble réalisable.



Cependant, il existe deux options pour la liaison Carré d'Youville à la Traverse.

La première relierait directement ces deux points. La deuxième relierait le Carré d'Youville à la Place d'Armes par le lien piétonnier mécanisé. Le restant du parcours emprunterait alors l'ascenseur rénové ou les escalateurs, et de Place Royale obligerait les passagers à se rendre à pied à l'édifice de la Traverse.

La première option serait préférable puisqu'elle amènerait directement les gens d'un système à l'autre avec le minimum de correspondances. Aucune étude en profondeur n'ayant été faite, il est difficile actuellement de recommander une option spécifique d'autant plus que sa réalisation ne se ferait qu'à long terme alors que beaucoup de paramètres pourraient changer.

— La technique utilisée

Tout en respectant les contraintes minimum à un tel système, tout choix d'une technique précise a été écarté pour les raisons suivantes:

1. il existe actuellement des techniques éprouvées qui pourraient répondre au besoin exprimé;

2. avec l'évolution rapide que connaît ce domaine, le temps permettra peut être de pouvoir choisir un meilleur système que ceux qui sont connus actuellement.

L.3 Le tunnel Dufferin-Champlain

En octobre 1975, le Ministère des Transports rendait public un projet de tunnel devant relier l'autoroute Dufferin-Montmorency au boulevard Champlain en passant en sous-oeuvre à travers la Colline Parlementaire.

Les caractéristiques principales de ce tunnel sont les suivantes:

— le tunnel n'aurait pas de sortie sur la Colline Parlementaire directement ou indirectement.

— la pente générale serait inférieure à 1% permettant ainsi aux véhicules lourds d'utiliser cet axe.

— on compterait deux voies en plus d'une voie d'arrêt dans chaque direction.

— une usine de ventilation d'air frais serait construite à l'extrémité nord du tunnel, alors qu'une usine de ventilation d'air vicié serait construite à son extrémité sud soit près du boulevard Champlain.

— il en coûterait aux contribuables québécois la somme approximative de $53,000,000. au total, incluant construction, expropriation, et frais de consultation pour le tunnel et l'échangeur du boulevard Champlain.

L'achalandage

À l'été 1975, dans le cadre de l'étude Transports Centre-ville, des comptages ont été effectués afin d'apprécier le nombre de véhicules effectivement en transit dans le même axe que le tunnel proposé. Les points d'identification des véhicules se situaient sur le boulevard Champlain pratiquement à la sortie proposée pour le tunnel et sur le pont Samson. Chaque véhicule identifié par les numéros de plaques d'immatriculation était considéré en transit, s'il était de nouveau intercepté à l'autre poste dans les mêmes quinze minutes ou dans les quinze minutes suivantes.

Sur les huit heures qu'a été effectué le comptage, nous avons relevé un total d'environ 1850 véhicules en transit dont environ 300 camions. Le nombre total de véhicules en transit sur 24 heures a été estimé proportionnellement au volume de trafic.

On estime le nombre total de véhicules en transit pour 24 heures à environ 2400 véhicules ou, avec une moyenne de 1.44 personne par véhicule, à environ 3500 personnes.

Pour bien comprendre la pertinence de ces chiffres, il faut les comparer avec la capacité théorique d'une voie de rue ou d'autoroute. Ainsi, on estime habituellement et de façon sécuritaire, à 500 véhicules à l'heure la capacité d'une voie de rue normale et à environ du double de ceci: soit 1000 véhicules, la capacité horaire d'une voie d'autoroute.

Le tunnel ayant quatre voies, théoriquement, il devrait pouvoir y passer près de 4000 véhicules à l'heure puisque sa géométrie est plus près de celle de l'autoroute que d'une rue normale.

C'est donc dire que le tunnel aurait la capacité d'absorber en une heure le trafic compté actuellement sur 24 heures.

Strictement du point de vue de l'achalandage actuel, un tunnel de ce genre n'est pas justifié, surtout quand on pense qu'il coûterait plus de $53 millions. Cependant, si on tient compte que ce lien reliera deux axes à caractère régional, on devra peut-être se résoudre éventuellement à le construire.

Les implications

En théorie, le tunnel proposé abonde dans le sens de l'élimination du trafic de transit au centre-ville de Québec, parce qu'il ne débouche nullement sur la Colline Parlementaire. À ce point de vue, on ne peut qu'être d'accord avec le principe de ce lien.

Cependant, plusieurs points ont soulevé des questions, sinon des inquiétudes aux divers participants de cette étude, ce sont:

1. l'importance de la masse de l'échangeur Champlain dans un milieu déjà urbanisé

2. l'importance des usines de ventilation dont la hauteur se situe à près de 70' pieds au-dessus de la chaussée, alors que ces deux usines se situeraient dans le périmètre historique du Vieux-Québec.

3. la justification que cette construction créera pour la construction de raccords nouveaux du boulevard Champlain dans la partie de Sillery et Ste-Foy.

Reconnaissant d'une part, qu'on ne peut se permettre actuellement d'investir $53 millions pour faciliter le passage de 2400 véhicules par jour et qu'il reste encore à trouver une réponse satisfaisante à plusieurs questions soulevées et que d'autre part, la construction d'un tel lien sera de nature à diminuer éventuellement le trafic de transit dans le centre-ville de Québec, nous appuyons le principe sous-jacent à un tel projet.

La réalisation devrait cependant se faire à long terme.





LES APPENDICES

10