

Audiences publiques sur le Plan de mobilité durable

Recueil des mémoires

TOME 1

Novembre 2010

VILLE DE
QUÉBEC

TABLE DES MATIÈRES

TOME 1. MÉMOIRES CONSEILS DE QUARTIER

De la Cité-Universitaire 3
Des Châtels 13
Des Jésuites 19
Du Cap-Rouge 27
Duberger-Les Saules 30
Montcalm 37
Notre-Dame-des-Laurentides 43
Saint-Jean-Baptiste 47
Saint-Roch 54
Saint-Sacrement 82
Val-Bélair 103
Vieux-Québec, Cap Blanc, Colline parlementaire 107

CONSEIL DE QUARTIER
DE LA CITÉ-UNIVERSITAIRE

Mémoire

Concernant

Le Plan de mobilité durable

Intitulé

Pour vivre et se déplacer autrement

Juin 2010

30 septembre 2010

Introduction

Ces quelques commentaires et suggestions visent à bonifier le plan de mobilité durable qui, nous l'espérons, sera la référence pour le développement de notre ville et en particulier de notre quartier pour les prochaines 10 à 20 ans. Comme tout plan, il s'agit d'une ébauche qui servira à orienter les actions de tous les intervenants qui participent au développement de notre ville et en particulier les intervenants de la ville de Québec incluant notre Conseil de quartier.

Ce n'est pas l'objectif de ce mémoire de s'attarder à chacune des recommandations du document. Le mémoire s'attardera principalement à quelques recommandations pour lesquelles le conseil demande des modifications.

Toutefois, le conseil supporte, sans hésitation, la vision de notre ville telle que décrite dans ce document. Le conseil tient à féliciter les auteurs et rédacteurs qui ont su élaborer un projet de développement de notre ville qui est emballant et motivant.

Le conseil est particulièrement satisfait de retrouver la quantification des besoins en logement pour chacun des secteurs. Ainsi, l'avant dernière ligne du tableau de la page 47 chiffre à 1300 logements le potentiel de développement sur le campus de l'université. Le conseil demande que la ventilation pour le quartier de la cité universitaire des autres éléments de ce tableau soit précisée. De ce tableau seulement les lignes 2, 3 et 6 ne concernent pas notre quartier. Le conseil est conscient que le quartier est appelé à connaître un fulgurant développement en termes de logement et il ne s'y oppose pas. Toutefois, il faut faire en sorte que les autres aspects de la vie de quartier comme les parcs, les écoles primaires, les services de garde … soient adaptés à cette croissance. D'où l'importance de connaître la planification la plus précise possible en termes de nouveaux logements et habitants.

Le Conseil s'intéresse aux aspects du plan qui touchent directement le quartier de la Cité Universitaire et ils sont nombreux. La figure de la page suivante situe notre quartier par rapport aux axes de déplacement de la carte 3 (p 34). Cette figure illustre de façon évidente que les 3 Collèges (FXG occupe la frontière Est de notre quartier), l'Université et le Centre Majeur d'Activité font de notre quartier un futur nœud de correspondance majeur du système de transport collectif.



Analyse spécifique

Afin de faciliter la tâche de ceux qui veulent améliorer ce plan pour le rendre encore plus pertinent, le conseil présente des commentaires spécifiques sur certaines recommandations. De plus, comme nous sommes assurés que ce plan aura une influence majeure au niveau des décideurs de la Ville de Québec, le conseil demande que l'annexe 4 soit modifié pour y inclure un noyau routier de notre quartier qui est particulièrement problématique.

Recommandations 5 à 11

Notre quartier est vieillissant et c'est la volonté des citoyens et citoyennes d'attirer des jeunes familles pour lui permettre de rester un quartier vivant et agréable. Pour ce faire, il faut penser à tous les aspects qui font qu'un quartier est attirant. Outre le logement, les transports et les services, il est très important de penser aux écoles de niveau élémentaire et aux services de garde.

Le conseil demande d'ajouter un texte qui insisterait sur l'absolue nécessité de coordonner réseau scolaire et de garde avec le développement des quartiers et le maintien

de leur mixité. Le Conseil pense que ce dernier aspect devrait faire l'objet d'une recommandation spécifique à l'intérieur du groupe de recommandations 5 à 11. De même, parmi les partenaires qui font l'objet des recommandations 47 à 63, on devrait demander au réseau scolaire et à celui des services de garde de s'inspirer des principes du document pour planifier leur offre de service. La recommandation 9 qui s'intéresse aux familles avec jeunes enfants serait la plus appropriée pour inclure cet aspect.

En ce qui concerne ce groupe de recommandations, le conseil supporte les recommandations 5 et 10 sans réserves.

5. Localiser prioritairement les services de garde à proximité d'une desserte de transport collectif.

Notre Conseil soutient totalement cette recommandation et a d'ailleurs étudié le problème des places en service de garde pour un quartier comme le nôtre qui désire y ramener des familles avec enfants.

10. Privilégier les projets qui répondent à ce souci d'innovation et qui permettent aux ménages de toutes conditions sociales d'avoir des solutions de rechange à la résidence unifamiliale isolée en banlieue.

Le conseil supporte cette recommandation

7. Axer l'aménagement des espaces libres et sous-utilisés en y privilégiant l'implantation d'immeubles à vocation mixte, de densité moyenne, et en accordant une nette priorité aux ensembles qui peuvent être desservis efficacement par le transport en commun.

Le conseil a bien reconnu la photo qui soutient cette recommandation. Elle correspond à l'intersection Myrand chemin Sainte-Foy. Le conseil supporte totalement cette recommandation et y travaille par le biais de son plan de développement.

8. Procéder à une densification à l'échelle humaine le long des grandes artères.

Le conseil supporte cette recommandation et y travaille par le biais de son plan de développement.

11. Inciter les promoteurs immobiliers à offrir, en particulier dans les premières banlieues de Québec, des immeubles d'habitation conçus pour les personnes plus âgées.

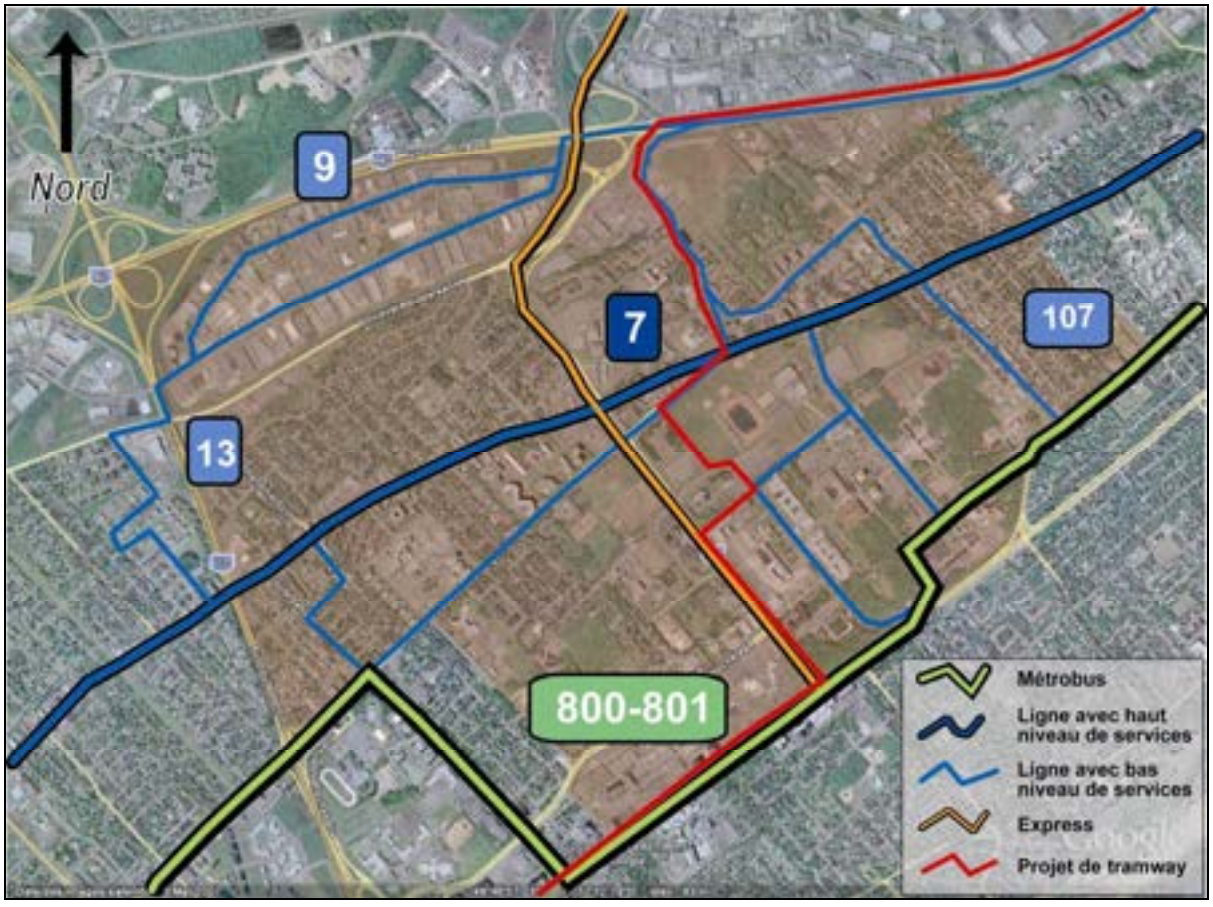
Le conseil supporte la recommandation 11 dans la mesure où la mixité et l'accessibilité pour toutes les classes sociales sont respectées.

Recommandation 14

14. Mettre en place, dans l'agglomération de Québec, un système intégré de transport collectif comprenant quatre composantes répondant à des besoins spécifiques et complémentaires (réseaux à haut niveau de service, 15/30, de proximité, rapide).

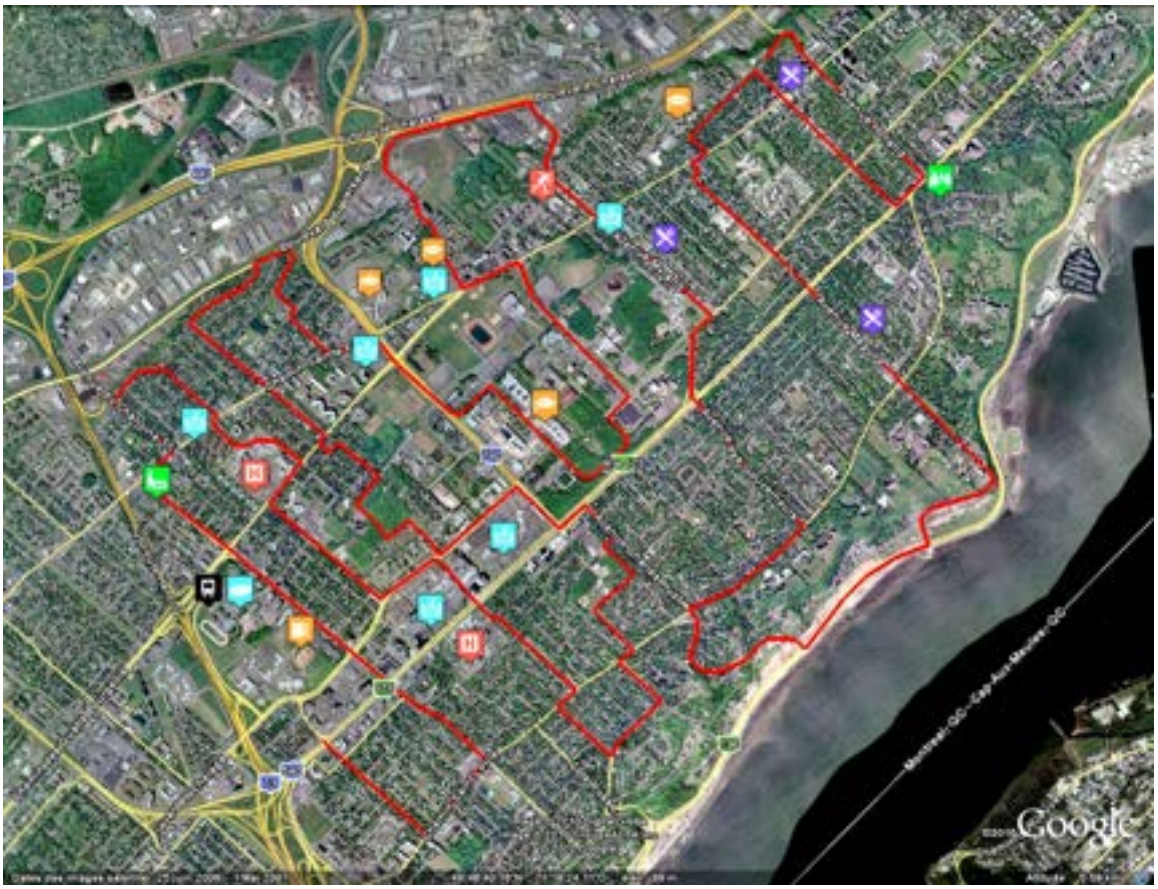
La recommandation 14 est très vaste. Notre Conseil s'intéresse au transport en commun depuis plusieurs années. Nous sommes particulièrement préoccupés par deux questions dans notre quartier.

1- Quelles solutions pourra-t-on apporter au problème des liaisons nord-sud dans notre quartier. La figure ci-dessous montre que notre quartier est très bien desservi dans les corridors est-ouest (parcours 7 et métrobus).



Toutefois, la complainte des citoyens concerne l'accès à ces réseaux est-ouest par le biais de liens nord-sud. On ne discute pas beaucoup de cette approche. Nous suggérons d'introduire le concept de serpent-bus. Un circuit qui serpente le quartier dans le sens nord-sud et qui sert à amener les clientèles vers les réseaux de haut niveau. Cette proposition serait plus concrète que le cercle indéfini qui représente le réseau 15/30 dans

notre quartier (carte 12). Le serpent-bus serait un circuit qui sillonnerait les principaux axes du plateau Sainte-Foy-Sillery dans le sens nord-sud et qui serait continu de l'avenue Lavigerie à l'avenue Saint-Sacrement. Le conseil demande que le texte de la page 62 précisant les caractéristiques du réseau 15/30 fasse une place à cette notion de parcours serpent-bus. La figure ci-dessous illustre ce que pourrait être ce type de réseau dans notre quartier. On constate que ce réseau croise les parcours HNS et rejoint les endroits clés de notre quartier. Un usager aurait le choix de rester à bord du véhicule et serpenter le quartier jusqu'à ce qu'il atteigne le lieu désiré ou descendre le plus tôt possible pour accéder aux parcours HNS est-ouest. Cette approche devra être étudiée par le RTC. Elle répond, selon le conseil, à une demande constante de nos citoyens au cours des rencontres d'étude sur le plan de développement du quartier.



2- Deuxième préoccupation, le circuit numéro 7. Selon le schéma de la carte 11 (page 61) le parcours 7 sera considéré comme un réseau à Haut Niveau de Service (HNS). Comme indiqué en page 60, ce type de réseau propose « rapidité, grâce à des mesures préférentielles et des **stations plus espacées »**

Le Conseil ne s'oppose pas à l'élimination de stations pour le parcours 7 mais demande que le RTC émette une proposition indiquant les stations éliminées et que ces modifications soient soumises à la consultation publique.

Recommandation 19

19. Après avoir mené les études appropriées, mettre en place un réseau de tramway sur une distance de 28,6 kilomètres, qui constituera l'ossature du réseau de transport collectif soudant les liens entre le point focal du nouveau centre-ville (Saint-Roch), la colline Parlementaire, les centres émergents de développement (D'Estimauville, Pointe-aux-Lièvres et ExpoCité), le pôle majeur de Sainte-Foy et Lévis.

Le tracé proposé pour le tramway emprunte des axes importants de notre quartier. D'entrée de jeu, le conseil de quartier approuve le tracé proposé dans la mesure où le tramway se veut un moyen de développement du tissu urbain sur l'axe Charest. Le conseil de quartier conditionne son appui à ce projet de tramway dans la mesure où les coûts pour les usagers seront maintenus raisonnables. Il est essentiel que toutes les classes sociales puissent avoir accès au transport en commun et nous demandons que le texte qui précise la recommandation 19 insiste sur l'accessibilité en termes de coûts pour les usagers.

Recommandations 29, 30, 31 et Annexe 4

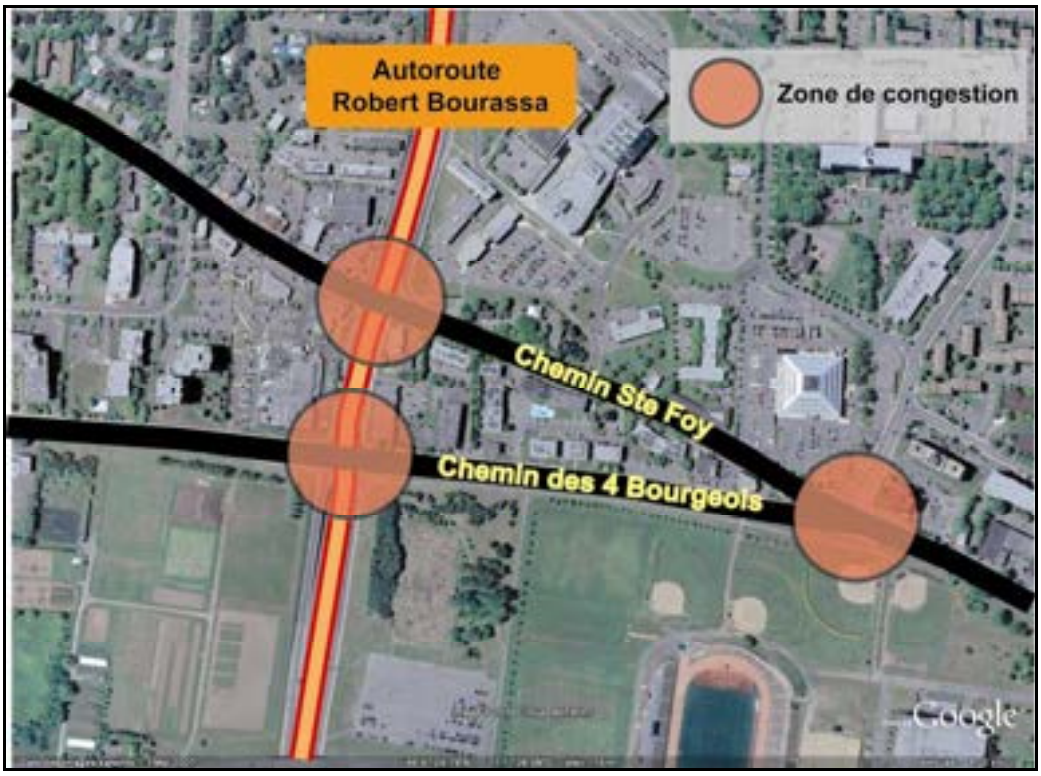
29. Transformer en boulevards urbains les tronçons de l'autoroute Laurentienne, entre le boulevard Wilfrid-Hamel et la rue Prince-Édouard, de l'autoroute Robert-Bourassa, entre le chemin Quatre-Bourgeois et le boulevard Laurier, et du boulevard Charest, entre l'autoroute Robert-Bourassa et l'avenue Saint-Sacrement.

Le conseil de quartier supporte cette recommandation et celles du même type que sont les résolutions 30 et 31. Ces recommandations sont en toute conformité avec les travaux que le Conseil mène depuis quelques années dans le cadre de la finalisation du plan de développement de notre quartier. Nous supportons sans réserves ces orientations et nous souhaitons qu'elles soient mises en application dans les meilleurs délais.

Toutefois, il nous faut insister sur un problème majeur de notre quartier que constitue le triangle chemin Ste-Foy et Quatre-Bourgeois entre l'avenue du Séminaire et l'autoroute Robert-Bourassa. La figure qui apparaît ci-dessous précise ce lieu. Il nous apparaît primordial que le texte qui mène à la recommandation 29 et qui précise le changement désiré pour la portion de Robert-Bourassa située au sud de ce triangle infernal insiste pour demander une approche globale de la circulation de tout ce secteur. De même, le conseil demande que le comité fasse pression auprès de la ville pour que l'annexe 4 qui cite les principaux projets d'amélioration et de consolidation du réseau routier de la Ville de Québec mentionne ce secteur de notre quartier. Ainsi l'annexe 4 devrait comprendre dans la section «Liens routiers à étudier»

• Réaménagement du segment du boulevard des Quatre-Bourgeois et chemin Sainte-Foy entre l'avenue du Séminaire et le boulevard du Vallon et/ou autoroute Robert-Bourassa.

Le conseil croit que le réaménagement de ce secteur ne peut pas attendre la venue du tramway. Les problèmes de circulation en période d'achalandage des collèges et de l'université sont trop nombreux pour ne pas s'y attarder dans les plus brefs délais.



Recommandation 32

32. Aménager des parcours piétons et des places publiques dans les nouveaux quartiers de la ville de même que dans le centre-ville, dans le pôle de Sainte-Foy et dans le cœur des quartiers existants.

Le conseil supporte cette approche. Elle est en parfait accord avec notre plan de développement de quartier.

Recommandation 37

37. Accélérer la mise en œuvre du Plan directeur de développement du réseau cyclable de la Ville de Québec et l'inscrire dans une vision plus large de soutien au transport actif.

Le conseil supporte cette recommandation. Notre quartier inclut l'Université Laval et 3 collèges et nous sommes témoins de l'importance de se doter d'un réseau cyclable approprié. Nous sommes aussi témoins des dangers que courent les cyclistes qui s'aventurent hors des sentiers cyclables.

Recommandation 40

40. Soumettre à la consultation deux hypothèses de transformation du boulevard René-Lévesque qui poursuivraient l'objectif d'amélioration du transport alternatif dans ce corridor stratégique.

Le Conseil est neutre par rapport à ces deux parcours. La partie qui concerne notre quartier est assez restreinte. Toutefois, le conseil recommande, dans le cas où l'hypothèse Père-Marquette serait retenue d'ajouter un second parcours à celui proposé. Ce nouveau parcours prolonge le tracé sur le chemin Sainte-Foy jusqu'à Myrand et accède à la rue Hélène-Boullé par la rue Louis-Jolliet. Ce tracé présenté sur la figure ci-dessous permettrait aux cyclistes qui se rendent aux Cégeps Ste-Foy et St-Lawrence ou à la pyramide de profiter de la piste cyclable du campus qui longe le chemin Sainte-Foy sans avoir à emprunter celle qui occupe le centre du campus.



De plus, le Conseil demande plus de précision quant au rejet du tracé Chemin Sainte-Foy. Le chemin Sainte-Foy fait quatre voies sur toute sa longueur sauf vis-à-vis notre quartier

où le passage proposé par Hélène-Boullé évite le goulot entre Madeleine-DeVerchères et Myrand.

Propositions 47 et 63

47. À la Ville de Québec : procéder à la révision de son Plan directeur d'aménagement et de développement (PDAD), adopté en 2005, et de la réglementation d'urbanisme qui en découle, de manière à y intégrer les stratégies d'urbanisation et de développement du territoire, ainsi que celles relatives au transport collectif et actif et au transport des marchandises, visées par le Plan de mobilité durable.

Cette proposition 47 se retrouve dans la section partenaires. Le Conseil demande que la proposition 47 qui s'adresse à la ville de Québec souligne dans son texte accompagnateur que la ville de Québec modifie ses stratégies de consultation afin d'impliquer les Conseils de quartier plus en amont de l'étude et l'analyse des projets afin d'accélérer les processus de leur approbation. De même, le conseil demande que le texte qui accompagne la résolution 63 précise que le Conseil de quartier est un outil unique et spécifique à la ville de Québec et un outil privilégié pour favoriser la participation des citoyens aux décisions.

Ceci termine les commentaires du conseil de quartier de la cité universitaire. Le conseil supporte le plan de mobilité durable tel que proposé dans le document «Pour vivre et se déplacer autrement». Les quelques modifications demandées par notre conseil vont améliorer ce document et le rendre plus adapté aux besoins de nos citoyens et citoyennes.

Merci de votre attention

Bernard Drouin, président
Conseil de Quartier de la Cité-Universitaire

CONSEIL DE QUARTIER
DES CHÂTELS

MÉMOIRE SUR LE PLAN DE MOBILITÉ DURABLE

PRÉSENTÉ PAR LE CONSEIL DE QUARTIER DES CHÂTELS

LORS DES AUDIENCES PUBLIQUES TENUES PAR LA VILLE DE QUÉBEC

Octobre 2010

Marius Plante, président

Jean-L. Lefebvre, membre du Conseil

MÉMOIRE SUR LA MOBILITÉ DURABLE

PRÉSENTÉ PAR LE CONSEIL DE QUARTIER DES CHÂTELS

Préambule

Le présent mémoire ne couvrira pas tous les aspects de la consultation ou ***des audiences publiques*** mais se concentrera sur certains aspects qui concernent davantage le Conseil de quartier des Châtels parce que la solution proposée a trait à un territoire situé à proximité du quartier et elle aurait un impact bénéfique majeur pour les citoyens résidant sur le territoire du quartier, surtout en ce qui a trait à la qualité du transport en commun.

Le présent mémoire vise d'abord à présenter ***un projet qui consiste en une solution de développement de la mobilité durable*** sur le territoire de l'agglomération de Québec. Cette solution, tout comme le plan de la Ville de Québec, vise à ***améliorer l'intermodalité*** ; elle vise aussi à ***développer davantage*** et de façon plus rapide ***l'aéroport*** de Québec et à aménager ***deux nœuds de correspondance qui, pris ensemble***, ***constitueraient un pôle d'échanges essentiel***, le croit-on, pour la Ville de Québec.

Le présent mémoire s'attachera donc à offrir plus spécifiquement une solution qui mise sur l'intermodalité, tel que le suggère le 7e point du « Formulaire de réponse » mis à la disposition des citoyens en vue de la consultation sur la mobilité durable, et à répondre aux questions posées à ce 7e point du document. Où verriez-vous l'aménagement de nœuds de correspondance et de pôles d'échanges sur le territoire de l'agglomération de Québec et quels services aimeriez-vous y retrouver?

Vous comprendrez tout de suite que ***notre proposition doit se situer dans le creuset des divers projets majeurs que la Ville de Québec entretient*** concernant, en particulier, l'amphithéâtre, l'avènement éventuel d'une équipe de hockey professionnelle et la tenue de jeux olympiques.

La solution proposée, par le présent mémoire, non seulement en tient compte mais elle ***contribue***, nous le croyons fermement, ***à en faciliter la réalisation***. Elle permet de les concrétiser avec le minimum d'inconvénients pour les résidents de l'agglomération de Québec tout ***en assurant une suite utile à ces projets qui généreront***, entre autres, ***des revenus additionnels importants pour la Ville de Québec***.

C'est donc avec grande fierté que nous offrons cette solution et nous sommes disposés à répondre aux questions qui pourraient surgir de notre proposition.

L'aéroport de Québec se développe actuellement de façon continue et importante. ***Nous estimons qu'une ligne de tramway, partant de l'aéroport de Québec pour se diriger vers***

le centre-ville de Québec, non seulement donnerait ***un coup d'accélérateur important pour le développement de notre aéroport international***, mais deviendra, à l'évidence, ***essentielle pour la tenue de jeux olympiques.***

Cette ligne de tramway ***emprunterait un corridor*** déjà propriété du ministère des Transports du Québec, soit celui ***de l'autoroute Félix-Leclerc***, ***pourrait s'arrêter*** une première fois ***à une station située*** à l'intersection de la rue Notre-Dame, à l'Ancienne-Lorette, et une deuxième fois, ***au carrefour Masson-l'Ormière-autoroute Félix-Leclerc***.

À ce dernier endroit, il y a là ***un terrain qui fait,*** nous le soulignons, ***17 fois la superficie de la colline parlementaire de Québec***, inoccupé depuis près de 40 ans et qui est la propriété, lui aussi, du ministère des Transports du Québec. N'oublions pas que nous sommes, à cet endroit-là, ***à environ 4 minutes en tramway de l'aéroport*** Jean-Lesage.

Là, il serait donc possible d'aménager une station de tramway mais aussi ***une gare d'autobus pour tous les circuits d'autobus de l'ouest et du nord-ouest du territoire*** de l'agglomération de Québec. Les citoyens utilisant l'autobus pourraient y faire le lien avec le tramway pour se rendre au centre-ville. ***Un stationnement (Parc-o-bus)*** pourrait aussi y être aménagé pour que les citoyens de l'ouest et du nord-ouest de l'agglomération qui n'utilisent pas l'autobus puissent, eux aussi, le matin, y déposer leur voiture pour se rendre en tramway dans le centre-ville de Québec.

À cette fin, ***nous demandons que l'autoroute Félix-Leclerc soit abaissée***, à partir de la Rivière Saint-Charles vers l'ouest, ***pour passer sous le boulevard de l'Ormière***, au lieu d' au-dessus, et cela, au moins, jusqu'à l'autoroute Henri-IV. Nous avons, à cet endroit, la jonction de deux autoroutes très importantes sur le territoire ; des bretelles d'accès et de sortie au stationnement proposé pourraient, en même temps, y être aménagées. De plus, nos plans d'urbanisme visent, depuis plusieurs années, à minimiser l'impact de la présence des autoroutes sur le territoire urbain; nous avons là, par l'abaissement de cette autoroute, ***l'occasion unique de briser la balkanisation des quartiers Les Saules et Neufchâtel*** et de restaurer plusieurs liens naturels nord-sud entre les deux quartiers.

Pour plus de précision sur la ligne de tramway proposée, à partir de ce nœud de correspondance, Masson-l'Ormière-autoroute Félix-Leclerc, le tramway filerait vers l'est, au centre, sur l'axe de l'autoroute Félix-Leclerc, jusqu'au boulevard Pierre-Bertrand, bifurquerait vers le sud, en empruntant un viaduc qui le conduirait sur ce boulevard, filerait sur Pierre-Bertrand, au centre, jusqu'au boulevard Hamel et, sur ce boulevard, vers l'est, toujours au centre, jusque vers la 1re Avenue, en passant, bien sûr, devant le complexe commercial et institutionnel de Fleur-de-Lys mais aussi devant l'entrée principale d'Expo-Cité où une station, à chaque endroit, pourrait être aménagée. Deux stations pourraient être installées sur le boulevard Pierre-Bertrand. Nous arrêtons ici nos propos sur les détails de cette ligne.

Pour en revenir au carrefour autoroute Félix-Leclerc-Masson-l'Ormière-autoroute Henri-IV, nous avons là, comme nous l'avons déjà dit tantôt, un terrain grand comme 17 fois la colline parlementaire, à 4 minutes en tramway de l'aéroport et, en prime, propriété du ministère des Transports du Québec.

Nous y voyons, ***en plus de la gare d'autobus et d'une station de tramway, un hôtel*** pour y accueillir les visiteurs, utilisant le même stationnement, donc partage des coûts, **un *aménagement permanent pour les représentations du Cirque du soleil***, utilisant le même stationnement, donc encore partage des coûts, ***ainsi qu'un marché public***, mais à proximité, tout près, au nord, dans l'immense stationnement actuel entre les commerces Ameublement Tanguay, Canadian Tire, une succursale de la SAQ et une épicerie IGA.

Nous rejoignons là ***l'une des propositions des 17 finissants de l'École d'architecture de l'Université Laval***, qui, dans le cadre d'une étude sur la requalification du boulevard Masson-l'Ormière, réalisée à l'automne 2007, avec la collaboration, et nous disons même, suscitant l'intérêt des urbanistes de la Ville de Québec, ont formulé la proposition d***'abaisser l'autoroute Félix-Leclerc à partir de la Rivière Saint-Charles vers l'ouest jusqu'à Henri-IV, au moins, et*** d***'installer, immédiatement au nord, un marché public*** qui serait branché au stationnement desservant la gare d'autobus et la station de tramway par une bretelle qu'emprunteraient piétons et cyclistes ; ces derniers pourraient y déposer leur vélo ou emprunter ***une piste cyclable qui longerait le parcours du tramway***, qui, ***lui aussi***, serait ***en surface jusqu'à l'aéroport***. Donc, intermodalité. Rien n'empêcherait aussi d'aménager, ***le long de ce parcours*** vers l'aéroport, ***une piste de randonnée pédestre*** utilisable été comme hiver.

Nous revenons à notre nœud de correspondance Masson-l'Ormière-autoroutes Félix-Leclerc et Henri-IV. La grandeur de ce terrain permet aussi, selon les étudiants de l'École d'architecture de l'Université Laval, ***la construction de 4 tours de 8 ou 9 étages*** qui utiliseraient aussi le stationnement ; coûts encore partagés pour le stationnement.

Ces 4 tours apporteraient, avec l'hôtel et l'infrastructure du Cirque du Soleil, des revenus importants pour la Ville de Québec sur un terrain qu'on n'a pas besoin d'acheter ou d'exproprier, parce qu'appartenant au MTQ, et qui est inutilisé et sans revenu depuis près de 40 ans.

Nous avons tantôt fait allusion aux jeux olympiques. Alors, pourquoi *ces 4 tours* ne serviraient-elles pas, au départ, de village olympique, à 4 minutes en tramway de l'aéroport? Ce serait là ***une façon pour l'entreprise privée de s'impliquer financièrement dans les jeux sans trop de risques!*** Ces tours pourraient appartenir à des entreprises mais cédées, au départ, pour les jeux.

Et nous posons ici la grande, grande question : ***pourquoi ne pas y loger, là aussi, l'amphithéâtre de Québec? Nous aurions là le site central des jeux olympiques!*** Ces 5 constructions pourraient être entourées, chacune, d'un jardin circulaire symbolisant les 5

anneaux olympiques. Les visiteurs atterrissant à l'aéroport de Québec verraient ces anneaux et le village olympique au départ comme à l'arrivée !

Ce serait un lieu idéal, loin du centre-ville, facile à sécuriser, accessible par 2 autoroutes, un tramway, une gare d'autobus et, en prime, à 4 minutes par le tramway de l'aéroport de Québec et du TGV. Ce lieu permettrait, en plus, d'éviter la cohue sur le boulevard Laurentien les soirs d'une partie de hockey et surtout pendant la tenue des jeux olympiques.

Nous demandons donc à la Ville de Québec**, **lors des négociations sur la venue éventuelle d'un TGV à Québec, qu'elle négocie son arrivée à l'aéroport de Québec, que ce TGV parvienne à Québec par la rive nord ou par la rive sud.

Nous sommes conscients que si le TGV arrivait par la rive sud, ce serait un peu compliqué, mais, dans cette hypothèse, ***nous proposons que la ligne de tramway projetée entre Lévis et Québec vienne également à l'aéroport en empruntant le même couloir que le TGV***, sinon le même rail, si la technologie le permet. Les résidents de Lévis, qu'ils voyagent ou se rendent à un spectacle du Cirque du Soleil ou à une partie de hockey, auraient accès à un tramway qui les y mènerait, mais aussi qui les mènerait au centre-ville de Québec. Ce serait là le ***premier nœud de correspondance qui constituerait, avec le carrefour Masson-L'Ormière-autoroute-Félix-Leclerc, un pôle d'échanges essentiel sur le territoire de l'agglomération de Québec.***

Le projet de ligne de tramway Québec-Lévis projeté par la Ville devrait normalement passer près du fleuve ou emprunter le boulevard Laurier ou le boulevard Charest pour filer vers le centre-ville. Si tel était le cas, nous pourrions alors obtenir, dans cette hypothèse, avec notre proposition et le projet de ligne de tramway de la Ville, ***un circuit circulaire de tramway dans la Ville de Québec, branché avec Lévis***.

Enfin, une plus grande question encore !!! ***Comment financer tout ça?***

Le Conseil de quartier Des Châtels demande à la Ville de Québec de conclure avec le Gouvernement du Québec une entente visant à doter la Ville de Québec d'un casino dont les profits, au cours des prochaines années, et ce, ***jusqu'à*** la tenue des jeux olympiques, mais ***au plus tard en 2026***, ***serviraient à payer le coût des projets suivants*** : ***la ligne de tramway aéroport-centre-ville et ses stations, la gare d'autobus à Masson-l'Ormière, l'amphithéâtre, le casino lui-même et une part des coûts du stationnement.*** Quant à l'hôtel, aux 4 tours, à l'infrastructure du Cirque du soleil et au marché public, ce sont les entreprises privées qui devraient s'en charger et payer leur part du stationnement. Quant à l'abaissement de l'autoroute Félix-Leclerc dans une tranchée et son prolongement éventuel, dans cette tranchée, avec le tramway en surface, jusqu'à l'aéroport, et quant à **l'élargissement du boulevard Henri-IV *à 3 voies*** dans les directions nord et sud, le Gouvernement fédéral pourrait s'en charger. Il l'a déjà fait à

Winnipeg sur une distance de 15 kilomètres et, ici, la distance est sensiblement plus courte et l'agglomération urbaine, plus importante.

Les citoyens de l'agglomération de Québec, que nous savons généralement opposés à la venue d'***un casino à Québec***, pourraient s'y résoudre s'il s'avère ***utile***, ***et même nécessaire, à réaliser quelque chose d'important : le financement de tous ces projets.*** Quant à Loto-Québec, l'organisme a ouvert la porte avec sa contribution importante au financement de la salle de l'OSM. L'implantation d'un casino à Québec, lequel n'existe pas actuellement, donc ne rapporte rien à quiconque, générerait des bénéfices, mais à long terme pour Loto-Québec, et son implantation à cet endroit serait, nous le croyons, généralement conforme aux normes de cet organisme.

Dernière remarque : tout cela, à 4 minutes en tramway de l'aéroport, rendrait possible la visite des gens résidant en région pour les parties de hockey, le casino, les spectacles du Cirque du soleil et les olympiques ; ***tout cela rentabiliserait toutes ces infrastructures*** et rapporterait certainement des gains aux transporteurs aériens locaux, lesquels pourraient offrir des forfaits. Quant aux entreprises, être à 4 minutes en tramway de l'aéroport et du TGV, elles y trouveraient leur compte d'autant plus qu'un tel lien développerait davantage le quartier des affaires situé près du boulevard Pierre-Bertrand. ***Expo-Cité aurait un lien direct en tramway avec l'aéroport***. Si, contrairement à notre proposition, nous devrions, pour des raisons purement techniques, construire quand même l'amphithéâtre à Expo-Cité, ***cette ligne de tramway serait de tout façon nécessaire*** pour faciliter le déplacement des visiteurs venant de l'extérieur ***lors des jeux olympiques***.

Si nous obtenions la tenue des jeux olympiques, notre proposition de construire l'amphithéâtre à ce carrefour plutôt qu'à Expo-Cité, éviterait les bouchons sur le boulevard Laurentien, déjà fort congestionné aux heures de pointe, ainsi que les bouchons de circulation au centre-ville.

Nous aurions aussi à dépenser une seule fois, pour ***un seul stationnement***, servant à toutes les infrastructures ; ce stationnement serait plus grand, bien sûr, mais, nous le répétons, le terrain sur lequel il pourrait être aménagé fait 17 fois la superficie de la colline parlementaire. ***Unique, donc faisable à moins de coûts et, de plus, à coûts partagés.***

En finale, nous croyons que***, par cette proposition*** qui est, au fond, un concept global et structurant de transport intermodal, ***nous accroissons sensiblement nos chances d'obtenir la tenue de jeux olympiques à Québec et d'obtenir un financement adéquat pour réaliser ce projet.***

Mémoire présenté par le

Conseil de Quartier des Jésuites

dans le cadre des consultations publiques portant sur le

Plan de mobilité durable de la Ville de Québec

Québec, le 29 septembre 2010

AVANT-PROPOS

Le présent mémoire découle principalement des échanges et discussions tenues lors d'une rencontre de travail spéciale portant spécifiquement sur le Plan de mobilité durable de la Ville de Québec tenue par le Conseil d'administration du Conseil de Quartier des Jésuites le 20 septembre 2010, de même que des orientations définies à son Plan d'actions 2010-2012.

Ont plus étroitement participé :

M. Bernard Brassard
M. Jean Côté
M. Roger Desjardins
Mme Marie-Claude Lauzier
M. Charlie Mbala

Commentaire introductif

> Bien qu'il soit mentionné que le Plan de mobilité durable (PDMD) de la Ville de Québec ne découle pas d'un antagonisme entre automobiles et transport en commun, il ne faudrait pas non plus croire qu'il puisse découler d'un antagonisme entre citadins de l'ancienne ville de Québec et les banlieusards. Pourtant, à la lecture du Plan, on sent rapidement que le mode de vie des banlieusards, avec leurs deux autos à la porte, leurs grands terrains sans pissenlit et leurs cours privées avec piscine, semble déranger. Ainsi, au départ, ce déni ressenti à travers le PDMD du mode de vie banlieusard choisi notamment par les résidants du quartier des Jésuites agace. Il ne faut pas perdre de vue que la qualité de vie recherchée au moment de se loger, et qui a fait en sorte que nous ayons choisi Charlesbourg plutôt qu'ailleurs, doit être respectée et préservée par la Ville de Québec. Les banlieusards sont des citoyens et contribuables à part entière et la ville doit tenir compte, dans les services rendus, du mode de vie qu'ils ont choisi d'adopter.

Orientations et objectifs du Plan

> Le Conseil de Quartier des Jésuites (CQJ) partage, quoiqu'idéalistes et teintées d'irréalisme par endroit, la plupart des orientations du PDMD et, surtout, croit effectivement que la dépendance à l'usage de l'automobile doit être réduite par une meilleure offre et de meilleures conditions d'accès aux modes de transport collectifs et actifs. Ces modes alternatifs à l'automobile solo et leur accessibilité doivent être développés pour en favoriser l'utilisation et pour encourager les citoyens à en adopter l'usage le plus possible.

> Le CQJ ne partage cependant pas la philosophie des moyens proposés qui, au nom d'une « équité sociale », visent globalement à compromettre l'efficacité des réseaux routiers dans un but ultime de décourager le plus possible la possession et l'utilisation de l'automobile. Or, la qualité de vie recherchée dans un quartier comme le nôtre repose entre autre sur le fait de pouvoir se déplacer librement et efficacement par un moyen de transport approprié à nos besoins d'activités et rythmes de vie modernes, incluant le choix de l'automobile, à tout moment de la journée.

> Bien que louables dans l'ensemble, les objectifs du PDMD sont tels qu'ils font craindre le pire aux automobilistes. Pour atteindre ces objectifs, la recommandation 5 constitue un exemple de l'extrémisme et de l'irréalisme dans lequel versent le PDMD (i.e. « Localiser prioritairement les services de garde à proximité d'une desserte de

transport collectif »). Dans le tourbillon effréné que vivent les jeunes familles d'aujourd'hui, on peut très sérieusement douter que, pour en faire une de leurs recommandations, les auteurs du Plan aient eux-mêmes mis en pratique pareille situation dans leur quotidien, ne serait-ce qu'une seule fois en autobus avec porte-document, sacs et un (ou de) très jeune(s) enfant(s) à leur cou. Le cas échéant, ils se seraient certainement abstenus de la faire. De telles recommandations qui heurtent les opinions justes et raisonnables discréditent le PDMD et entretiennent notre suspicion à son égard. Il en va notamment ainsi de la recommandation 40 (i.e. transformation du boulevard René-Lévesque) visant à éliminer en permanence la circulation automobile, en direction est, sur une artère aussi vitale du centre-ville que le boulevard René-Lévesque, au profit d'une voie cyclable.

La fluidité routière

> L'importance de maintenir une bonne fluidité routière sur les artères principales et sur le réseau autoroutier semble être une préoccupation du PDMD, notamment pour éviter le débordement de la circulation de transit dans les quartiers résidentiels. Toutefois, à l'exception de la recommandation 30 (i.e. « Accroître les mesures qui découragent l'utilisation des rues de quartier pour la circulation de transit »), le CQJ ne retrouve aucune mesure tangible dans le PDMD permettant de croire que la ville se préoccupera davantage de la fluidité de la circulation sur son réseau, si ce n'est qu'en comptant sur une attrition éventuelle du nombre d'automobilistes (réduction de leur nombre que le PDMD cherchera à décourager) qui risque d'être très lente à s'opérer.

> Pour une meilleure qualité de vie de ses citoyens, le CQJ croit très important d'agir sans délai sur la congestion et d'ajouter au PDMD l'objectif d'une amélioration de la fluidité sur les autoroutes, sur les artères majeures et sur les grandes collectrices urbaines existantes en vue de diminuer la pollution causée par le moteur tournant au ralenti des véhicules indûment pris en congestion, la circulation de transit dans les quartiers résidentiels, le stress des conducteurs, les accidents, etc. Parmi les moyens efficaces dont disposent la ville pour augmenter la fonctionnalité et l'efficacité de son réseau routier artériel, il peut être envisagé au PDMD une optimisation des phasages et synchronisations des feux de circulation, un usage accru des feux adaptatifs, une utilisation plus étendue du virage à droite au feu rouge, une concomitance des phases autos et piétons, une utilisation optimale des voies de circulation disponibles, une révision des géométries et mouvements aux carrefours, l'aménagement de carrefours giratoires, etc. Nous convenons que toutes ces mesures peuvent ne pas convenir à tous

les quartiers de la ville mais, dans certains arrondissements, notamment ceux de la banlieue comme le nôtre, de telles mesures doivent être envisagées pour faciliter la mobilité et préserver la qualité de vie des citoyens.

Les véhicules privés

> Le PDMD doit avoir une vision à long terme. Pourtant, la prise en compte d'une diversification et modernisation à venir du parc automobile, qui sera de plus en plus composé de véhicules hybrides et électriques d'ici 2030 et au-delà, demeure très discrète et n'affecte en rien cette fixation omniprésente dans le PDMD d'une réduction du nombre d'automobiles, électriques ou non, hybrides ou non, polluantes ou non.

> Le PDMD préconise une multiplication des choix de moyens de déplacements. Rien pourtant au sujet des scooters (dont certains modèles sont électriques) qui, pourtant, gagnent en popularité. Rapides, abordables, confortables et faciles à stationner, ces véhicules devraient aussi être pris en compte pour l'atteinte des objectifs du PDMD.

Le corridor des Cheminots

> Le PDMD qualifie de « proprement impensable » de faire revenir les trains sur certains corridors ferroviaires convertis en pistes cyclables. Rien n'est moins certains. Aussi, de l'avis du CQJ, c'est plutôt l'omission de parler, dans le cadre d'un PDMD, du formidable potentiel de ces corridors actuellement sous-utilisés qui nous apparaît proprement impensable. Le corridor des Cheminots, en particulier, qui borde notre quartier à l'ouest, est doté d'un formidable potentiel pour la mise en place d'un axe rapide réservé au transport en commun reliant en permanence la banlieue nord-ouest de Québec au centre-ville, en passant par Charlesbourg. Compte tenu de sa localisation stratégique, il apparaîtrait difficilement concevable, dans le contexte actuel dénoncé à travers le PDMD, que ce corridor demeure une infrastructure saisonnière presqu'uniquement destinée à des fins récréatives alors qu'on cherche à tout prix (et gros prix) des moyens pouvant permettre d'enlever de la pression sur les réseaux de circulation actuels et futurs voisins. Ce corridor pourrait ainsi très bien, par exemple, servir à la mise en place d'un Busway (ex.: le réseau du Transitway à Ottawa), permettant possiblement aussi une cohabitation avec les modes actifs et, en particulier, avec la préservation d'une voie cyclable connexe. Plutôt que de ne cibler que la conversion de voies automobiles, le

CQJ croit donc que le PDMD devrait élargir sa vision et considérer tous les axes et emprises disponibles en vue de contribuer à l'atteinte de ses objectifs.

Le tramway

> Parlant de moyens à gros prix, même si nous sommes conscients que c'est la province qui paierait pour un réseau de tramway à Québec, le CQJ s'interroge sur la pertinence d'investir autant d'argent dans un tel système si peu étendu, selon le projet présenté, sur le territoire de la ville et qui n'offrirait plus la souplesse des autobus sur les tracés retenus, ni moins de temps d'attente (qu'en autobus), ni moins de correspondances, ni plus de rapidité, ni plus de régularité qu'une voie réservée, alors qu'à la base, beaucoup reste présentement à faire pour augmenter les achalandages du transport en commun, notamment avec l'introduction très récente d'autobus articulés plus modernes et plus spacieuses.

> En se référant aux exemples de Strasbourg et Lyon souvent mentionnés comme modèles pour Québec, le CQJ constate que la présence d'un réseau de tramways n'est pas nécessairement garante de parts modales beaucoup plus élevées que celle présentement observée ici, soit entre 3 et 5% de plus (voir annexe). Des efforts d'amélioration notable, de renforcement, d'innovation et d'optimisation du service actuel d'autobus permettraient déjà, à notre avis, de rendre beaucoup plus intéressant, accessible et attrayant l'usage du transport en commun à Québec, en banlieue comme en ville. La recommandation 19 (i.e. mise en place d'un tramway) devrait donc être remplacée par une recommandation identique à la recommandation 21, mais dans laquelle l'expression « transport adapté » serait remplacée par « transport urbain actuel ». À plus long terme, si les prévisions démographiques et les besoins de déplacements projetés au PDMD se concrétisaient et que, en vertu des actions posées et de mesures éventuelles de gestion de la demande, des achalandages croissants venaient qu'à l'exiger, des modes de transport collectif de plus grandes capacités et de plus grande portée pourraient alors effectivement être considérés, mais nous n'en sommes pas rendus à ce niveau.

Les cibles

> Le PDMD vise des objectifs très ambitieux à atteindre pour 2030. Toutefois, il ne fixe aucune cible intermédiaire d'ici là permettant de juger en cours de route de l'efficacité

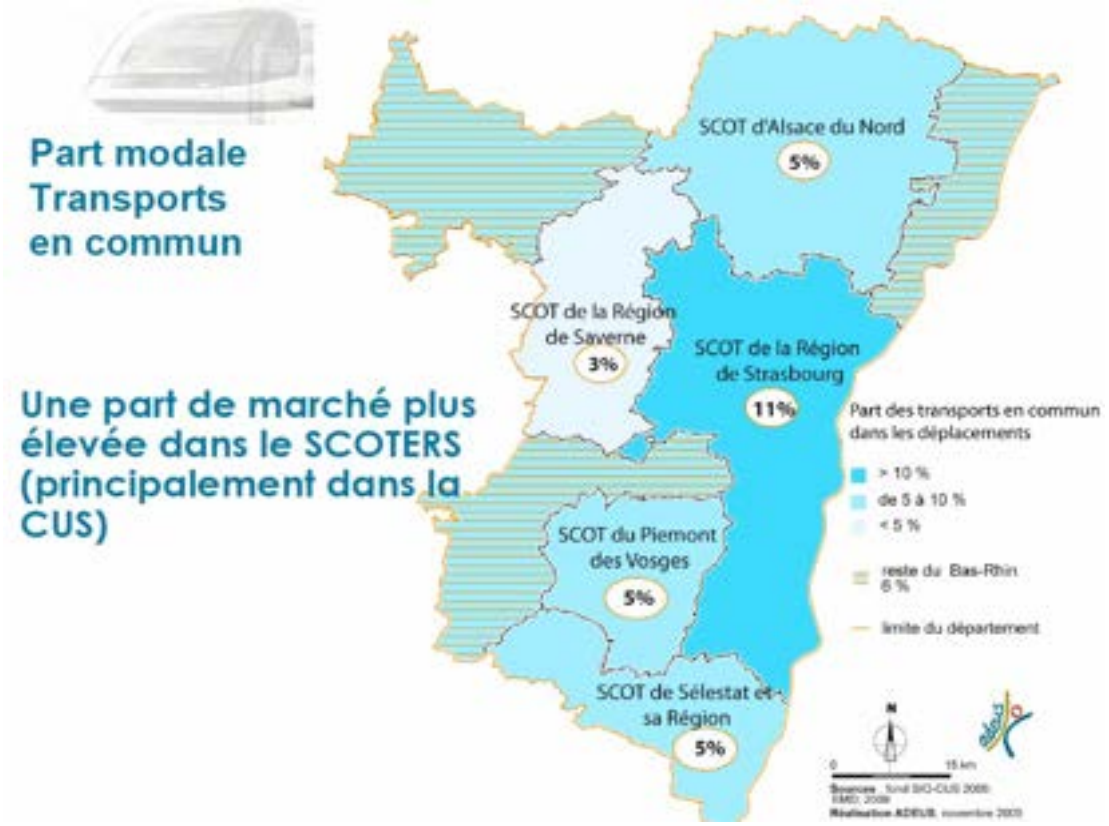
des mesures implantées ou de la nécessité d'aller de l'avant avec les propositions éventuellement retenues, notamment les plus audacieuses, les plus coûteuses ou celles aux plus grands impacts sur le mode de vie des citoyens. Sachant aussi que les contextes évoluent, des indicateurs et mesures portant sur les besoins changeant de la population et sur les résultats obtenus à des intervalles intermédiaires réguliers devraient être prévus au Plan.

Conclusion

> En somme, le CQJ accueille avec grandes réserves le PDMD et les moyens qu'il veut mettre de l'avant pour atteindre ses objectifs. Le CQJ perçoit tout de même positivement la plupart des recommandations visant une amélioration de l'offre de transport des modes alternatifs (actifs et collectifs) mais, sur la base du respect du contribuable et de nos valeurs démocratiques fondamentales, rejette les recommandations ayant pour effet de réduire l'offre routière, d'en détériorer indûment l'efficacité et la fonctionnalité et, finalement, d'engager prématurément Québec vers un lourd et coûteux système de transport collectif (tramway) dont les réels besoins peuvent demeurer questionnables au plan de l'efficacité globale de la mobilité dans la région.

ANNEXE – PARTS MODALES TRANSPORT EN COMMUN DE STRASBOURG ET DE QUÉBEC

STRASBOURG



QUÉBEC

SGP-4 : Territoire du Réseau de transport de la Capitale (RTC)



PAR MODE - 24 HEURES (Tous motifs sauf retour)

	Produits		Attirés	
Motorisés	743 467	85,6%	787 327	86,3%
• Automobile	643 787	74,1%	681 831	74,7%
- Conducteur	80,2%		80,3%	
- Passager	19,8%		19,7%	
• Transport en commun	68 512	7,9%	72 573	8,0%
- RTC	99,6%		94,9%	
- ST de Lévis	0,6%		5,5%	
- Bimodal	4,1%		5,1%	
• Autres motorisés	34 895	4,0%	37 912	4,2%
Non motorisés	120 589	13,9%	120 818	13,2%
Autres	4 834	0,6%	4 683	0,5%
TOTAL	868 667		912 554	

Source : MTQ, RTC et ST de Lévis, Enquête O-D 2006, Sommaire des résultats, Décembre 2008

Titre du document : **Mémoire sur la mobilité durable**

Présenté par : **le conseil de quartier du Cap-Rouge**

Déposé au : **Service des communications**

2, rue des Jardins bureau SS-124, CP 700,
Québec (Québec) G1R 4S9
consultations@ville.quebec.qc.ca

Date du dépôt : **Le 29 septembre 2010**

Tout d'abord, nous désirons féliciter le comité pour le sérieux et l'excellence du travail réalisé. Le rapport est à l'évidence le fruit d'une réflexion cohérente basée sur une vision de développement à visage humain de la Ville. À cause justement du sérieux avec lequel l'exercice a été fait, nous pensons qu'il est pertinent d'apporter nos préoccupations à titre de citoyens du quartier du Cap-Rouge et à titre de membres du CA du conseil du quartier du Cap-Rouge.

Nos préoccupations

Le noeud de correspondance du réseau à haut niveau de service (HNS) desservant le quartier du Cap-Rouge ; c'est-à-dire le noeud de correspondance Marly. Selon les caractéristiques du réseau indiquées en page 60 du Plan, les infrastructures d'accueil et d'attente doivent être «multifonctionnelles et intermodales, bien intégrées au milieu bâti et localisées aux endroits stratégiques du réseau.»

a. La localisation du noeud de correspondance. Sur la carte, il semble à proximité du quartier du Cap-Rouge. Dans les faits, il en est loin, à cause de la côte de Cap-Rouge. Sa localisation rend le relais en mode de transport actif impossible pour la majorité des résidents du quartier. Les seuls pour qui c'est possible sont les résidents de la portion du quartier située en haut de la côte. Même là, il est isolé des résidences par le boisé qui l'entoure. (Notez que nous ne mettons pas en cause la pertinence de ce boisé.) Pour la même raison. le relais par le réseau 15-30 ou par l'automobile n'est pas efficace, car il y a une distance à franchir avant d'arriver au coeur du quartier. Nous sommes déçus car nous rêvons d'un noeud de correspondance bien intégré à la trame du quartier, accessible à pied, en vélo ou par un court trajet motorisé.
b. La qualité de l'infrastructure d'accueil et d'attente. Il est irréaliste de penser qu'on puisse installer et faire vivre des services de qualité dans un lieu de transit aussi artificiel et peu connecté sur la vie du quartier.

L'arrimage des dessertes de proximité avec le réseau 15-30. Nous voyons deux possibilités.

a. Les dessertes de proximité sont reliées directement au noeud de correspondance de Marly, avec la baisse d'efficacité causée par la distance entre ce noeud et le territoire «de proximité» à desservir.
b. Les dessertes de proximité sont en correspondance avec le parcours du réseau 15-30. La carte de la page 65 nous le donne à penser. Cela implique qu'un bon nombre de clients du réseau de transport en commun devraient emprunter trois véhicules différents pour se rendre chez eux, dont deux pour franchir les derniers cinq ou dix kilomètres.

L'arrimage des dessertes de proximité avec le réseau rapide.

a. Selon la carte de la page 67, les trajets du réseau rapide ne pénètrent pas dans le quartier. Cela implique que les dessertes de proximité sont arrimées avec les points de chute du réseau rapide. L'expérience des trajets 214, 215 et 315 montre qu'un volume important de passagers va transiter par les dessertes de proximité aux heures de pointe. Le réseau de proximité pourra-t-il absorber ces variations d'achalandage ?
b. En plus, comme le réseau de proximité s'arrime avec le réseau 15-30 ou est relié directement au noeud de correspondance de Marly, il devra être à géométrie variable pour s'adapter aux besoins qui vont changer selon le moment de la journée. Selon le Plan, une des caractéristiques prévues du réseau de proximité est son adaptabilité à la clientèle (page 64). Nous sommes bien d'accord, mais néanmoins inquiets quant à la capacité du futur réseau de proximité de notre quartier à répondre à ces besoins nombreux et variés.

Le territoire privilégié pour la marche dans le quartier. La carte de la page 95 montre un territoire privilégié pour la marche concentré autour du vieux-Cap-Rouge. Or, les services (épicerie et autres utilités) d'utilisation fréquente sont situés sur le boulevard Chaudière ou s'installent de plus en plus près de la sortie Jean-Gauvin de l'autoroute 40. Nous voyons deux possibilités.

a. Pour le quartier du Cap-Rouge, le Plan ne voit pas la marche comme un moyen de transport utilitaire, mais lui donne une vocation de loisir.
b. Une lecture erronée a été faite de la structure du quartier, ce qui soulève de l'inquiétude quant à la mise en place des dessertes de proximité et des autres composantes du transport en commun.

Le réseau cyclable utilitaire pour sortir de Cap-Rouge. Les résidents du quartier n'ont toujours aucun moyen de se rendre au centre-ville en vélo sans passer par la hauteur de Ste-Foy. Il a été dit lors de la rencontre d'information du 20 septembre que les préoccupations concernant les déplacements utilitaires en vélo autres que ceux de l'axe est-ouest entre la colline parlementaire et l'Université, étaient pris en compte par le Plan directeur du réseau cyclable. Or, nous sommes d'avis que ce Plan, qui date de 2007, a des objectifs bien modestes en comparaison avec ceux du Plan de mobilité durable. Lors des consultations qui ont été tenues à la fin de 2007, il était évident que le transport utilitaire par vélo n'était pas une priorité.

Les citoyens du quartier avaient eu une fin de non-recevoir concernant les deux chemins possibles pour se rendre au centre-ville sans passer par la hauteur de Ste-Foy : le lien à la Promenade Samuel-de-Champlain par le sud et le prolongement de la piste du Versant Nord à l'est au-delà de l'intersection de la rue Frank-Carrel et de Charest, par le nord. L'implantation d'un lien mécanique pour franchir la côte de Cap-Rouge avait aussi été écartée de la même façon. Même si les pistes envisagées sont en dehors du quartier, leur non-réalisation limite les déplacements des résidents vers le centre-ville.

La desserte de la gare de trains de Ste-Foy. Le Plan est muet à ce sujet. Or, d'ici l'arrivée du TGV, et peut-être même après, la gare de Ste-Foy demeure un point de chute pour un grand nombre de voyageurs : résidents de l'ouest de la Ville, touristes logés dans les hôtels près des ponts et à la tête du boulevard Laurier. Encore une fois, même si la gare est en dehors du territoire du quartier, la qualité de sa desserte a une influence sur la qualité de vie des résidents du quartier.

Nos demandes

1. Revoir la localisation du noeud de correspondance du réseau à haut niveau de service (HNS) desservant le quartier du Cap-Rouge.
2. Tenir compte des préoccupations présentées dans ce mémoire et consulter les citoyens du quartier lors de la mise en oeuvre de la portion du réseau 15-30 et du réseau rapide desservant le quartier, ainsi que du nouveau réseau de proximité pour le quartier du Cap-Rouge.
3. Mettre en place dans le quartier l'infrastructure supportant le transport actif (vélo, marche, patin, planche à roulettes) dans une optique utilitaire et non seulement de loisir.

Nous vous remercions de l'attention que vous porterez à nos commentaires et suggestions.
Le conseil d'administration du conseil de quartier du Cap-Rouge



Mémoire du Conseil de quartier de Duberger-Les Saules sur le Plan de mobilité durable : Pour vivre et se déplacer

26 septembre 2010

Présentation du conseil de quartier

Le conseil de quartier est un organisme consultatif constitué de citoyens et accrédité par le Conseil municipal de la Ville de Québec. Il permet de susciter la participation de la population à la vie municipale, d'exprimer son opinion et ses idées sur des projets qui touchent son environnement et sa qualité de vie en dehors des périodes électorales.

Référence : Mamrot, Guide La prise de décision en urbanisme, 2005

Le conseil de quartier Duberger-Les Saules félicite l'initiative de la Ville de Québec d'avoir formé un groupe de travail sur la mobilité durable et de planifier l'urbanisation de Québec et le développement de ses modes de transport dans une perspective de développement durable. Le conseil souhaite apporter sa contribution à l'occasion des consultations publiques en réagissant au plan sur la mobilité durable déposé en juin 2010.

Considérant qu'il oriente les actions des vingt prochaines années, le plan sur la mobilité durable doit innover et oser bousculer les habitudes actuelles. Il doit aussi apporter des solutions concrètes aux problématiques de mobilité vécues par les citoyens. Plusieurs secteurs de la ville de Québec sont structurés et aménagés de sorte qu'il est parfois difficile, voire dangereux de recourir aux déplacements actifs. Le réseau actuel est conçu pour la voiture et laisse quelques fois une place négligeable aux autres utilisateurs. Le bon vouloir des citoyens à utiliser des moyens alternatifs à la voiture n'est donc pas le seul élément de l'équation pour obtenir une ville active. Les infrastructures, les services et les aménagements dans la ville doivent aussi être en place pour permettre le virage nécessaire dans la façon de se déplacer à Québec.

Le quartier Duberger-Les Saules, comme les quartiers de première couronne, a été développé dans une période où la fluidité de la circulation automobile était une des principales considérations. Une quantité d'axes automobiles majeurs desservent donc le quartier : le boulevard Wilfrid-Hamel passe au sud tout comme le boulevard Charest, l'autoroute Henri-IV passe à l'ouest, l'autoroute Félix-Leclerc passe au nord et l'autoroute Robert-Bourassa fractionne le quartier en plein cœur. Les citoyens ont développé l'habitude d'utiliser la voiture pour se déplacer. Mais l'heure de la mobilité durable a sonné à Québec et les citoyens du quartier souhaitent prendre ce virage. Est-ce que les actions proposées dans le plan sur la mobilité durable le leur permettront ? Le conseil de quartier croit que les considérations indiquées dans les pages suivantes gagneraient à trouver réponse dans le plan si l'on désire permettre aux citoyens du quartier d'entrer dans le courant. La clé réside dans une planification de la mobilité à l'échelle de la ville et à l'échelle du quartier.

Améliorer l'offre de transport en commun dans le quartier pour permettre de meilleur réseautage avec les pôles d'activité majeurs

Le quartier Duberger-Les Saules est situé dans la première couronne de banlieue, à environ six kilomètres du centre-ville de Québec (Vieux-Québec – colline Parlementaire). Cette proximité laisse espérer, en conséquence, un bon service de transport en commun. La portion Ouest du quartier est effectivement bien desservie avec la présence du terminus Les Saules et des autobus express. Cependant, la portion Est du quartier, plus précisément le secteur résidentiel du Domaine ainsi que l'axe Père-Lelièvre/Centre-ville, est moins bien desservie. Malgré sa localisation plus près du centre-ville et la présence d'un terminus d'autobus au sein du quartier, il y a une fréquence plus faible des autobus et un temps de déplacement plus long pour se rendre sur la colline Parlementaire.

Pour accéder à d'autres pôles de la ville comme le secteur des Galeries de la Capitale ou de l'Université Laval à partir de Duberger Est, le problème est encore plus manifeste. Les correspondances avec l'autobus 87 étant rares, l'utilisateur du transport en commun doit d'abord s'éloigner de sa destination en se rendant au terminus Les Saules, pour ensuite prendre l'autobus qui l'amènera à destination. Ces détours obligés ont un impact sur l'attractivité du transport en commun que le plan sur la mobilité durable ne résout pas.

Le plan sur la mobilité durable propose un réseau à haut niveau de service (HNS) sur le boulevard Hamel ce qui permet de desservir les quartiers industriels qui le longent, mais ne permet pas d'amélioration pour le secteur résidentiel du Domaine[1]. **Il est donc recommandé que le groupe sur la mobilité durable envisage de renforcer le transport en commun de manière à assurer une bonne desserte vers les pôles d'activités pour tous les secteurs résidentiels du quartier, incluant la section Est, en offrant une meilleure fréquence des autobus et des trajets plus directs.**

Outre la desserte en autobus, il est suggéré que le groupe évalue la possibilité de créer de nouveaux liens nord-sud afin de permettre une meilleure perméabilité dans la ville par exemple au dessus de la rivière Saint-Charles et au travers des voies ferrées. Des liens pourraient aussi être aménagés sur le réseau existant, notamment au travers des nombreux quartiers industriels qui occupent la partie sud de la rivière Saint-Charles.

[1] Action 38, plan d'action, plan directeur du quartier Duberger-Les Saules, 2005



Exemple de sentier informel créé par le passage des piétons transitant entre les secteurs du Domaine et Central pour accéder au transport en commun. Intersection autoroute Robert-Bourassa et boulevard Père-Lelièvre.

Source : Google map



Illustration du manque de lien entre le sud et le nord. La rivière Saint-Charles dans le quartier Duberger- Les Saules.

Source : Google map

Permettre des déplacements actifs à l'intérieur même du quartier Duberger-Les Saules

De manière générale, le quartier Duberger-Les Saules souffre d'un manque de perméabilité en raison des nombreuses barrières naturelles (rivières saint-Charles et Duberger) et anthropiques (autoroutes) qui le morcellent. Ceci provoque l'isolement des secteurs résidentiels du quartier. L'usage de l'automobile s'impose parfois pour accéder à des services et des équipements malgré leur proximité physique.

Par exemple, le secteur du Buisson n'a pas d'accès direct au parc linéaire de la rivière Saint-Charles malgré qu'il soit tout près. Un autre exemple est que l'accès à une épicerie située dans le secteur résidentiel du Domaine appelle avant tout à l'usage de la voiture. Enfin, un autre

exemple est qu'il est difficile d'accéder, par un autre moyen que l'automobile, aux Galeries de la Capitale à partir du quartier Duberger-Les Saules, malgré sa grande proximité.

Le plan sur la mobilité durable souligne le rôle des modes de transports alternatifs pour connecter les différents quartiers grâce à un réseau de transport en commun (2010 : 62-64). **Le conseil propose au groupe sur la mobilité durable la mise en place de circuits d'autobus locaux et la création de circuits piétonniers et cyclables afin de connecter les éléments importants à l'intérieur même d'un quartier[2] et des quartiers contigus. L'accessibilité aux commerces de proximité pour les achats courants est la base des principes de la mobilité durable.**

La révision du rôle de certaines voies pourrait permettre de réduire l'isolement de plusieurs secteurs du quartier. La transformation du boulevard Wilfrid-Hamel et de l'autoroute Robert-Bourassa en boulevard urbain est à analyser pour réduire le morcellement du quartier.



Exemple de manque de connexion entre les quartiers résidentiels et les équipements limitrophes. Le secteur du Buisson n'a pas d'accès direct au parc linéaire de la rivière Saint-Charles.

Source : Google map.

[2] Action 20, plan d'action, plan directeur du quartier Duberger-Les Saules, 2005



Exemple de manque de liens piétonniers et cyclables entre les quartiers résidentiels et les services limitrophes. L'épicerie Métro, situé dans le secteur du Domaine, n'invite pas à la marche ou au cyclisme.

Source : Google map.

Améliorer le sentiment de confort et de sécurité sur les principales artères

Pour rendre la mobilité durable attractive, il est primordial d'offrir la sécurité et le confort des usagers qui y adhèrent. Le plan sur la mobilité durable a bien évoqué la question dans son plan indiquant « que soient aménagés des espaces d'attente et de rencontre pratiques utiles et confortables aux terminaux, dans les centres d'échanges et aux principaux arrêts de quartier du transport en commun » (2010 : 97). Dans un contexte de ville d'hiver, il mentionne avec raison que « personne n'aime attendre l'autobus au froid au coin de la rue ou, pire encore, rater sa correspondance de 30 secondes et devoir attendre 30 minutes le prochain autobus » (2010 : 101).

Le conseil souhaite porter à l'attention du groupe sur la mobilité durable que les principales artères du quartier accueillent une forte circulation automobile et sont non conviviales pour les modes de transport alternatifs à l'automobile (transport en commun, piétons, cyclistes), comme la section Est du boulevard Père-Lelièvre, le boulevard Masson et le boulevard Wilfrid-Hamel. **Il est donc conseillé au groupe sur la mobilité durable de considérer le confort et la sécurité des usagers le long des principales artères en installant du mobilier (abris, bancs, affiche-horaire, etc.) et en aménageant des espaces cyclables dédiés, des traverses piétonnes clairement identifiées et des temps de traverse suffisamment longs. Le conseil de quartier suggère de créer une piste cyclable plutôt qu'une bande cyclable sur le boulevard Wilfrid-Hamel de façon à rejoindre la portion cyclable du parc linéaire de la rivière St-Charles. Cette piste pourrait relier le secteur Ouest (Duplessis-Hamel) au secteur Est (Vanier) et ainsi permettre la circulation sécuritaire des cyclistes. Cela permettrait aux nombreux citoyens qui travaillent ou**

habitent le long de cet axe de se déplacer en vélo et libérerait le parc linéaire de nombreux vélos qui y circulent, alors que c'est interdit.

<u>Conclusion : Penser la mobilité à l'échelle de la ville et… à l'échelle du quartier!</u>

La réflexion amorcée par le groupe sur la mobilité durable et la population est bienvenue dans le contexte actuel où émerge une forte préoccupation pour la qualité de l'environnement et de la santé publique. Les actions proposées dans le plan apportent quelques solutions aux problématiques de mobilité à l'échelle de la ville. Pourtant, le conseil croit qu'une desserte adéquate en transport en commun et la création de liens cyclables et piétonniers devront aussi être prévus pour permettre aux résidents de tous secteurs résidentiels du quartier Duberger-Les Saules d'accéder aux pôles d'activité majeurs.

À l'échelle du quartier, des interventions devront aussi être envisagées. La création de circuits piétonniers et cyclables sera essentielle pour connecter les éléments importants du quartier Duberger-Les Saules et des quartiers contigus. La requalification de voies actuellement dédiées exclusivement, ou presque, à l'automobile serait aussi à évaluer. De plus, le confort et la sécurité des usagers le long des principales artères devront être considérés.

Pour obtenir des résultats, une cohésion entre la vision sur la mobilité durable et le zonage sera fondamentale pour assurer l'implantation future des services le long des réseaux d'autobus, cyclables et piétonniers.

Ensemble, toutes ces actions permettront aux citoyens du quartier Duberger-Les Saules de prendre part à ce vent de changement. Leur considération par le groupe sur la mobilité durable est la première étape de ce grand processus!

CONSEIL DE QUARTIER
MONTCALM

Hôtel de ville de Québec
CP
29 SEP. 2010
B
Communications

Plan de mobilité durable – mémoire

Conseil de quartier de Montcalm

Septembre 2010

VILLE DE QUÉBEC
Arrondissement de La Cité-Limoilou
399, rue Saint-Joseph Est Téléphone : (418) 641-6001
Québec (Québec) G1K 8E2 Télécopieur : (418) 641-6576

Commentaires généraux en introduction

D'entrée de jeu, le conseil de quartier de Montcalm tient à féliciter les membres du groupe de travail et l'équipe de production du document pour la qualité de leur travail. Il nous semble en effet que le Plan de mobilité durable (PMD) s'efforce de répondre aux attentes exprimées depuis plusieurs années tant par les conseils de quartier que par les groupes communautaires de sensibilisation aux enjeux du développement durable et de la qualité de l'aménagement urbain.

Une mention particulière mérite d'être faite pour le souci que la Ville manifeste à l'égard des enjeux de santé publique qui militent en faveur du transport actif et des aménagements qui rendent ce mode de déplacement attrayant. Bravo! S'il faut revoir les normes de conception des rues, les limites de vitesse (40 km en ville) et la gestion des phases piétonnes aux feux de circulation afin que cyclistes et piétons puissent circuler en sécurité, nous encourageons la Ville à aller de l'avant dans ce sens avec détermination.

On peut regretter que le but réel visé par ce programme d'action soit de faire de Québec une ville suffisamment attrayante pour ceux qui n'y habitent pas encore (la main-d'œuvre hautement qualifiée à laquelle réfère le document) et dans l'espoir d'y présenter des événements d'envergure internationale, plutôt que de satisfaire aux attentes de ses propres résidants. La perspective laisse pour le moins songeuse puisqu'on sait que la tenue des grandes manifestations n'est pas toujours compatible avec la qualité de vie de ceux qui vivent à proximité.

En outre, on constate que certains projets sur lesquels la Ville consulte la population, par exemple le tracé du tramway, sont déjà engagés. On comprend mal alors à quoi doit servir la consultation.

Urbaniser autrement

Pour « urbaniser autrement », la Ville de Québec met de l'avant plusieurs propositions intéressantes, pertinentes et tout à fait en lien avec les commentaires émis par le conseil de quartier dans le cadre du Plan particulier d'urbanisation (PPU) de la colline Parlementaire dernièrement.

Le conseil de quartier est d'accord avec la vision proposée par les autorités de favoriser les pôles d'activité mixtes, de concevoir des aménagements qui tiennent compte des besoins plus particuliers de certains groupes de résidants : personnes âgées, personnes à mobilité réduite et jeunes familles. Dans cette perspective, la diversité des services et des commerces de proximité, y compris des services de garde accessibles, est à privilégier. Il convient pour cela d'autoriser parfois l'occupation par un commerce d'une surface suffisamment grande et qui puisse grâce à cela tirer son épingle du jeu face à la vive concurrence des hypermarchés de banlieues.

Le conseil se permet d'insister sur la sécurité des déplacements, qui pose problème à Québec, notamment autour des zones scolaires, et qui commande des mesures supplémentaires de contrôle de la vitesse de la circulation automobile, des aménagements appropriés et des campagnes de sensibilisation. La Société de l'assurance-automobile du Québec pourrait jouer un rôle à cet égard. Il encourage tout particulièrement le Réseau de transport de la capitale (RTC) à

promouvoir une image de courtoisie et de conduite sécuritaire auprès de ses chauffeurs afin de changer les comportements délinquants trop fréquemment rapportés.

Le conseil voudrait également insister sur le problème du bruit dans les zones les plus achalandées en soirée, ceux du quartier Montcalm plus particulièrement, un autre problème qui revient constamment parmi les demandes exprimées par les résidants et qui devrait être considéré également dans un plan d'action concernant les déplacements.

Comme le conseil l'a nombre de fois souligné, il convient de favoriser une densification des zones urbaines, mais une densification modérée. Pour mettre fin à l'étalement urbain, le conseil convient qu'il faut :

- offrir aux nouveaux ménages une diversité de modes d'habitation à l'intérieur du périmètre urbanisé;
- inciter fortement le gouvernement du Québec à épauler la Ville et la Communauté municipale de Québec dans leurs efforts pour contrôler l'étalement.

Afin de raffermir le caractère novateur de l'aménagement urbain, le conseil pense en effet qu'il faut introduire un mode de zonage d'accessibilité et s'assurer que les nouveaux développements et les services fréquemment utilisés soient implantés aux endroits les mieux desservis par le transport en commun. Par contre, il estime qu'il faut prévoir également une meilleure desserte par les transports en commun déjà existants.

Il est en effet essentiel de développer de nouveaux quartiers à l'intérieur des limites du territoire de la ville selon différents modèles tout en assurant la qualité de vie des résidants : espaces verts, parcs d'amusement sécuritaires, aires piétonnes, transports en commun et pistes cyclables facilement accessibles.

Le conseil encourage la Ville à urbaniser les espaces libres et sous-utilisés : construire des immeubles de densité moyenne à vocation mixte (résidences et services) qui peuvent être desservis par le transport en commun. Il est favorable à une densification à l'échelle humaine le long des grandes artères en construisant des immeubles résidentiels de trois à cinq étages maximum.

Il trouve également important de stimuler le développement de nouveaux concepts de résidences unifamiliales : avoir des solutions de rechange à la résidence isolée en banlieue et bi-familiales et d'attirer les ménages avec enfants en favorisant les habitations qui donnent accès à un terrain privé ou semi-privé. La Ville pourrait ainsi répondre aux besoins de logements bi-générationnels, par exemple, en encourageant la transformation des maisons unifamiliales en immeubles intergénérationnels. Autre possibilité, elle pourrait favoriser la construction de résidences pour personnes âgées au-dessus des centres d'achat. Cette possibilité offrirait plusieurs avantages aux résidants comme aux commerçants et à la communauté.

Faire du transport collectif un outil structurant de la consolidation et du développement du territoire

Le conseil de quartier est en accord avec la vision générale développée au point 5.2 sur les effets structurants du transport en commun. Ainsi, le choix des axes de densification dans les quatre directions mentionnées (voir schéma page 55) nous apparaît très valable pourvu que l'accent soit mis sur les pôles à desservir. Ces axes d'expansion sont géographiquement bien choisis et

bien ciblés. Ils viennent consolider la plus ancienne partie de la ville. En développant de cette manière, aucun espace dit « sous-développé » ou « non-densifié » n'existera plus à l'avenir entre le centre-ville et les pôles complémentaires de Sainte-Foy, Lebourgneuf et d'Estimauville. En outre, cette approche favorisera le développement, non pas d'un centre-ville, mais bien de plusieurs centres, de grandeur variable et au caractère particulier, ce qui contribuera d'autant à décongestionner les zones d'activité actuellement sous pression.

La vision proposée des pôles complémentaires, reliés à l'ancien centre-ville par les axes de densification choisis dans le mémoire, luttera efficacement contre l'étalement urbain. Pour cela, vivement un transport en commun non seulement efficace, mais surtout un transport en commun fréquent, confortable, à prix modique – quitte à ce qu'il soit davantage subventionné s'il le faut afin de réduire la présence de l'automobile en ville – et capable de lutter efficacement contre les gaz à effet de serre (tramway, métro sur rails, etc.). Dans le cadre des services existants, des efforts sont assurément à faire pour accroître la fréquence dans certains secteurs éloignés (comme sur le boulevard Duplessis) et en soirée, et éviter la juxtaposition des passages, ce qui n'est pas toujours le cas actuellement. Des formules ayant fait leur preuve, comme l'Écolobus, sont aussi à envisager pour relier les artères commerciales, dans une perspective moins folklorique qu'utilitaire.

Le conseil est tout à fait d'avis de proposer des incitatifs pour favoriser le transport en commun et améliorer les services, mais il pense qu'il faut aussi prévoir des mesures décourageant l'usage de l'automobile en ville : taxe, prix du stationnement, réduction du nombre de cases de stationnement, voies réservées, suppression des avantages liés au stationnement par les employeurs, postes de payage, etc., en plus des stationnements incitatifs aux portes de la ville. Il est persuadé qu'il faut envisager la transformation des habitudes de déplacement de façon progressive en offrant d'abord une diversité de services de transport en commun de très bonne qualité, susceptibles d'attirer davantage la clientèle, ce qui contribuera à réduire l'usage de l'automobile. Il estime cependant qu'il faut aussi tenir compte des impacts sur la fréquentation des commerces, ceux du quartier Montcalm par exemple, en offrant aux automobilistes des alternatives en matière de stationnement.

Le conseil de quartier de Montcalm est convaincu qu'il importe de se montrer déterminé dans la volonté de faire changer les mentalités et audacieux dans les solutions proposées. C'est pourquoi il encourage la Ville à adopter une position des plus progressistes à cet égard et à faire ainsi de Québec une ville avant-gardiste.

À propos du choix du tramway, le conseil est d'accord avec l'idée de privilégier un déplacement rapide entre les grands pôles d'activités, mais il aimerait connaître les avantages et les inconvénients de ce choix plutôt qu'un autre mode de transport collectif, car ces autres modes se révèleraient peut-être plus efficaces et moins coûteux.

Ajoutons à cela que la réalisation d'un véritable aménagement utilitaire pour les cyclistes appuiera le transport en commun dans l'objectif de réduire la présence de l'automobile et de décongestionner les différents pôles d'activité de Québec.

Multiplier le choix des modes de déplacement.

Cette section du mémoire apparaît peut-être plus conservatrice. Pourquoi ne pas penser à d'autres avenues possibles, comme les gondoles, les minirails, une navette mécanique pour traverser les ponts, un lien mécanique sur rails entre la basse-ville et la haute-ville, un tapis

roulant, etc. Il faut sortir des sentiers battus et proposer des solutions d'avenir moins polluantes et moins bruyantes que les dispositifs actuels. La Ville pourrait mettre à contribution les chercheurs pour des projets originaux adaptés aux styles des quartiers (Vieux-Québec, plus traditionnel, secteur des galeries de la Capitale, plus futuriste).

Utiliser l'automobile autrement

Le conseil trouve favorable la recommandation du comité de travail relativement aux mesures de découragement de la circulation de transit dans les rues de quartier.

Il appuie également sa recommandation de favoriser l'accessibilité aux voies réservées aux transports en commun aux personnes faisant du covoiturage et recommande que ce même principe soit évalué pour les artères principales de la ville.

Enfin, il estime qu'il importe d'« assurer la fluidité du réseau autoroutier, dans le respect de sa mission de transit interrégional ». Ainsi, comme dans plusieurs grandes villes modernes, il serait préférable d'éliminer les autoroutes dans les villes tout en prévoyant des circuits contournant la ville pour les véhicules venant d'autres régions ou se rendant vers d'autres régions.

Penser autrement les modes de déplacements actifs

Le conseil endosse la vision du comité de travail quant à l'amélioration des déplacements actifs, soit par la marche et le vélo. Il suggère de penser les déplacements en vélo, non pas en confinant les cyclistes sur des pistes qui leur seraient réservées, mais en prévoyant leur présence partout sur le réseau.

Le conseil est aussi en accord en ce qui a trait à l'intégration de diverses solutions proposées par le Plan de mobilité durable pour faire face au vieillissement de la population. Il est entièrement d'accord avec l'idée d'adapter la gestion des phases piétonnes des feux de circulation pour répondre aux besoins des personnes âgées et à tous les autres piétons par la même occasion, en faisant en sorte que ces phases apparaissent automatiquement au cycle suivant et non après la totalité des cycles, comme cela existe dans toutes villes soucieuses de favoriser les déplacements à pied de leurs citoyens.

Le conseil recommande à la Ville de Québec de travailler en collaboration avec les acteurs du milieu du quartier Montcalm afin de prévoir un plan de développement pour le terrain vacant au coin de l'avenue Cartier et René-Lévesque. Ce terrain se prête parfaitement à l'aménagement d'une place publique au cœur des activités de commerces et de services ainsi que d'un espace d'attente et de rencontre près des principaux points d'arrêts du transport en commun.

Le conseil recommande également à la Ville de réaliser des études évaluant l'impact des deux scénarios de voies ou bandes cyclables soumis dans le PMD afin que la population et les résidants du quartier Montcalm plus particulièrement touchés puissent exprimer leurs préférences en toute connaissance de cause. D'autres scénarios, celui de la Grande Allée, du chemin Sainte-Foy, des aménagements temporaires et des pistes intégrées aux trottoirs élargis doivent aussi être analysés. Dans l'état actuel des informations disponibles, aucun des intervenants consultés n'est en mesure de prendre une décision éclairée et la consultation s'avère donc perdre de sa pertinence.

Il apparaît nécessaire au conseil que l'analyse des réaménagements possibles du boulevard René-Lévesque et d'autres artères prenne en compte les effets de déviation des automobiles vers les rues résidentielles parallèles. Selon le conseil, il n'est pas souhaitable d'accroître fortement la circulation automobile dans les divers quartiers en périphérie des nouveaux aménagements. Le conseil considère que la Ville de Québec devrait faire la démonstration hors de tout doute que le scénario retenu est le plus intéressant et que c'est celui qui aura le moins d'impacts négatifs sur la qualité de vie résidentielle et commerciale dans le secteur.

En ce qui concerne le réaménagement de René-Lévesque, il faudra tenir compte de l'effet de l'implantation d'un terre-plein central et sa transformation en voie à sens unique. Le conseil se questionne aussi quant aux impacts négatifs de l'élimination graduelle des cases de stationnement sur le boulevard René-Lévesque. Comme il s'agit d'une artère ayant une mixité commerciale et résidentielle, il va de soi d'envisager des solutions possibles au retrait des cases de stationnements à cet endroit. Selon le conseil, des scénarios alternatifs, dont la construction d'espaces de stationnement souterrain et l'amélioration de la signalisation de ceux-ci doivent faire partie des discussions et des solutions.

Enfin, le conseil considère qu'une table de discussion entre les élus et les acteurs touchés dans ce dossier devrait être formée afin de mesurer concrètement les impacts du projet.

Intermodalité

L'intermodalité apparaît au conseil comme une condition de base de la mise en œuvre du PMD. Il est important de ne pas négliger le transport ferroviaire et le transport maritime des marchandises, dont un usage accru permettrait de réduire la congestion routière, la détérioration des infrastructures et la pollution. Les recommandations en ce sens aux gouvernements du Québec et du Canada devraient être faites avec plus de fermeté.

Enfin, il serait grand temps d'offrir une desserte de la gare ferroviaire de Sainte-Foy et de l'aéroport Jean-Lesage par des services de transport en commun. Il est inconcevable qu'une ville comme Québec en soit privée depuis si longtemps. En fait, il est d'ores et déjà possible de corriger cette lacune, sans nécessairement attendre la mise en œuvre d'un PMD.

CONSEIL DE QUARTIER
NOTRE-DAME-DES-LAURENTIDES

Commentaires dans le cadre du Plan de mobilité durable

Septembre 2010



Rédaction :
Le Conseil de quartier de Notre-Dame-des-Laurentides

Introduction

Le Conseil de quartier de Notre-Dame-des-Laurentides est un jeune conseil dont les activités ont débuté en janvier 2008. Il est situé dans le nord de Charlesbourg et sa communauté vit une croissance démographique et économique supérieure à la moyenne. Il verra sa population augmenter de quelques milliers de nouvelles personnes entre 2008 et 2012 seulement, principalement de jeunes familles. C'est dans ce contexte que nous désirons formuler quelques demandes dans le cadre du Plan de mobilité durable de la Ville de Québec, au nom des résidents, futurs et actuels.



Figure 1 – Le quartier de Notre-Dame-des-Laurentides en 2007

La situation actuelle

Les services de transport en commun du quartier correspondent, sur papier, à la basse et moyenne densité qui y est établie. Cependant, la population du périmètre d'urbanisation (Lac-Beauport, Lac-Delage, Stonham) s'ajoute aux usagers du transport en commun par le biais des Parc-o-bus ainsi qu'au réseau routier.

Découlant de la croissance démographique autant de notre quartier que de celui du périmètre, les résidents de Notre-Dame-des-Laurentides voient à chaque année la congestion augmenter sur le réseau routier. Entre 7 h et 7h15 les matins de semaine, on pouvait circuler librement sur le Laurentien en 2001 avec un ralentissement à la bretelle de l'autoroute la Capitale. En 2006, la congestion remontait à la sortie La Faune. Dans la figure 2, on voit bien le rouge des freins allumés, aussi loin que la portée de cette photographie le permet. En 2010, le bouchon se situe au niveau de la sortie Bernier. Conséquemment, le Parc-o-bus du terminus du Zoo devient difficile d'accès pour les résidents plus au nord.

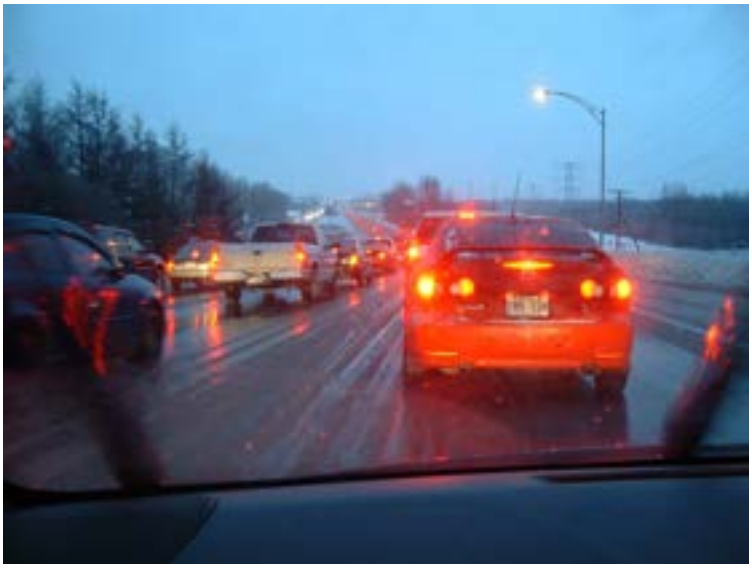


Figure 2 - Autoroute Laurentienne, dans la sortie de la Faune, à 7 h 20 en janvier 2008.

Les infrastructures

Dans le plan de mobilité durable, concernant des infrastructures, on prévoirait *des aires de stationnement incitatif permettant aux automobilistes de la région d'y garer gratuitement leur véhicule et de poursuivre leur trajet vers le centre-ville en utilisant d'autres mode de transport (vélo, marche, transport en commun, etc.).* Le Conseil de quartier appuie donc cette démarche avec enthousiasme et en profite pour préciser pour son quartier qu'un tel stationnement serait maintenant nécessaire pour la dernière portion nord du quartier.

Le réseau rapide

Pour convaincre la population de délaisser l'automobile au profit de l'autobus, le plan de mobilité durable prévoit quatre composantes de services qui seront soit bonifiées, soit implantées. Une des composantes, le réseau rapide, permettra de *desservir la banlieue éloignée et les grands centres d'emplois et d'activités. Il se caractérise par sa rapidité et sa haute fréquence en période de pointe (de 10 à 20 minutes).* Le Conseil de quartier compte des usagers de ces services et souhaitent ardemment qu'ils soient bonifiés par l'ajout d'une express qui pourrait avoir le stationnement susmentionné comme point de départ. Avec l'ajout prévu de voies réservées sur les autoroutes, les usagers de cette navette seraient assurément au rendez-vous puisque le trajet vers les centres d'emploi seraient beaucoup plus rapide avec la navette qu'en automobile.

Les casiers à vélo

Selon le plan de mobilité durable, *à Québec, le plan directeur du réseau cyclable de la Ville prévoit l'installation de 100 casiers à vélos aux terminus et aux points de correspondance du RTC*. Nous accueillons cette décision très favorablement et demandons ces dispositifs au Parc-o-bus du terminus du Zoo. Pour les sportifs, couvrir la distance entre notre quartier et le centre-ville est possible, pour ensuite placer le vélo à l'avant du Metrobus au retour, si la forme est moins bonne le soir venu. Mais le commun des mortels apprécie une distance assez courte pour ne pas avoir à apporter en plus un changement de vêtements et réclamer des douches à son employeur. Couvrir un segment en vélo pour

ensuite s'assoir confortablement dans un autobus est intéressant si l'usager a la tranquillité d'esprit de savoir son vélo rangé en sûreté dans une case verrouillée.

Conclusion

Le Conseil de quartier de Notre-Dame-des-Laurentides appuie favorablement le Plan de mobilité durable en demandant, basé sur l'expérience des usagers du quartier, les trois dispositions suivantes:

- Un Parc-o-bus dans la portion la plus au nord de Notre-Dame-des-Laurentides.
- Une navette directe vers les centres d'emploi à partir de ce Parc-o-bus.
- Des casiers à vélo au Terminus du Zoo pour favoriser l'intermodalité.

Mémoire présenté par
Willem Fortin, membre du Conseil de quartier Saint-Jean-Baptiste

Sur le Plan de mobilité durable

Pour un projet de vie active et en santé

Septembre 2010

Willem Fortin

Présentation du mémoire

Willem Fortin est membre du Conseil de quartier Saint-Jean-Baptiste depuis 2009. Il a été chargé de la rédaction du mémoire déposé par le conseil lors de la consultation « Vivre et se déplacer en ville », en juin 2009. Il est détenteur d'un diplôme de maîtrise en philosophie et d'un diplôme de maîtrise en aménagement du territoire et développement régional. Il demeure dans le quartier Saint-Jean-Baptiste depuis 2003, après avoir demeuré dans l'arrondissement Charlesbourg pendant plusieurs années.

Il n'est pas possible de déposer un mémoire dans le cadre des audiences sur le Plan de mobilité durable sans adresser de sincères félicitations aux personnes qui ont contribué à la préparation de ce document.

Le présent document n'ayant pas été adopté en assemblée du Conseil de quartier, il n'engage que son auteur. Il reprend la structure des recommandations contenues dans le Plan de mobilité durable.

Première série de recommandations : les cibles

Constats

Les arguments invoqués dans le Plan de mobilité durable pour justifier les objectifs de faire passer la part modale du transport en commun à 26% et celle des déplacements actifs à 17% découlent principalement d'une volonté de réduire l'utilisation de l'automobile. « *Le groupe de travail sur la mobilité durable estime que pour améliorer la qualité de vie urbaine et réduire la congestion routière et les problèmes qui y sont associés, il est essentiel d'accroître nettement la proportion des déplacements en transport collectif.*[1] » Il est étonnant qu'il ne soit fait aucune mention des problèmes de santé liés aux habitudes de mobilité. L'Organisation mondiale de la santé considère pourtant que l'obésité est désormais une épidémie, particulièrement dans les pays occidentaux. Or, la pratique du vélo ou de la marche sont d'excellents moyens de contrôler son poids. Au Canada, les coûts des soins de santé pour les problèmes liés à l'obésité sont estimés à environ 9,6 milliards de dollars pour l'année 2006 seulement, selon Rebecca Mollard[2]. Pourquoi ne pas mentionner combien d'économies le réseau de la santé pourrait réaliser si dix-sept pourcent des déplacements étaient actifs? Ainsi, en se basant sur le coût des soins de santé de 2006, si dix pourcent de la population de la Communauté métropolitaine de Québec effectuaient 3 déplacements par semaine à vélo sur une distance d'environ huit kilomètres, et combinait ce choix à une diète équilibrée, le réseau de la santé pourrait épargner environ 15 millions de dollars par année!

Avis

Le Plan de mobilité durable fixe des objectifs atteignables et souhaitables. Il faut cependant faire davantage ressortir les avantages de l'atteinte de ces objectifs pour que la population comprenne mieux pourquoi ces objectifs s'imposent et pourquoi il faut mettre en œuvre des mesures permettant de les atteindre.

L'urbanisation

Constats

L'urbanisation me semble être la composante principale qui explique les déplacements quotidiens, loin devant l'offre de mobilité (qu'il s'agisse d'autoroutes, du coût d'utilisation d'un véhicule individuel ou de l'offre de transport alternatif). Il est temps que la Ville de Québec saisisse le taureau par les cornes et fasse les choix qui s'imposent pour décider de son urbanisation plutôt que de laisser ce rôle entre les mains des entrepreneurs qui ne recherchent que le profit à plus court terme possible.

Avis

Les recommandations contenues dans cette partie sont toutes souhaitables. Par contre, il faudrait pratiquement un Plan d'urbanisation et de vie adopté collectivement pour appuyer le plan de mobilité durable. Les limites du Plan de mobilité durable sont rapidement atteintes dans ce domaine. Ainsi, le Plan d'urbanisation et de vie pourrait constituer un « contrat social » pour les personnes qui décident

[1] Ville de Québec, 2010. *Plan de mobilité durable • Document de consultation* • Juin 2010, page 39.

[2] Mollard, Rebecca, Kristy Wittmeier, Ashlee McGuire et Jonathan McGavock, 2007. « Physical activity and proper food choices for healty weight in childre and adolescent ». *Le diabète au Canada*, vol. 20, no 2 (été), p. 6-10.

de vivre à Québec car il constituerait une projection (dans le sens où on se projette dans l'avenir) de ce que les citoyens désirent pour la ville de Québec pour les cinquante prochaines années. Il s'agirait en quelque sorte d'un projet de vie authentique pour ceux qui décident d'y vivre et d'un projet de développement pour l'autorité municipale.

Le transport collectif

Constats

Ces recommandations sont le nœud du Plan de mobilité. Le mémoire du Conseil de quartier mentionnait que, « *Pour rendre l'autobus plus attrayant dans les banlieues, il serait intéressant de leur fournir des modèles plus compacts et silencieux (comme l'écolobus) pour rabattre la clientèle vers les terminus d'où il lui sera possible de prendre un autobus qui le mènera à bon port.*[3] » Ainsi, le concept de réseau à quatre niveaux (recommandation 14) est un modèle idéal.
Le projet de tramway est aussi une des recommandations de cette partie qui mérite toute notre attention.

Avis

Les recommandations semblent être d'excellents moyens de rendre le transport en commun attrayant pour un plus grand nombre de personnes. Le service à quatre niveaux pourrait apporter la souplesse dont on besoin les personnes habitant en banlieue. Le tramway pourrait, quant à lui, changer l'image du transport en commun tout en ayant un effet structurant sur les secteurs par lesquels il passe. À cet effet, il serait utile d'évaluer avec le plus grand soin le parcours qu'il devrait emprunter en estimant de façon précise les retombées fiscales potentielles pour la ville. Le parcours proposé est-il optimal? Il n'est pas possible de répondre à cette question pour le moment et il faudra y répondre pour susciter l'adhésion au projet.

Le réseau routier

Constats

La conversion de certains tronçons d'autoroute en boulevard urbain pourrait avoir pour effet de rendre les automobilistes plus sensibles aux autres utilisateurs de la route. La mise en place de mesures visant à limiter l'emprunt de rues locales semble aussi être un objectif louable. Toutes les mesures de cette partie du Plan de mobilité durable pourraient avoir un impact sur l'attitude des automobilistes. Ce changement de paradigme dans lequel doivent s'engager les conducteurs doit être initié par des aménagements routiers qui invitent à conduire différemment.

Avis

Il faut sensibiliser les automobilistes qui choisiront de demeurer au volant de leur voiture plutôt que d'adopter un mode de déplacement collectif ou actif à l'importance d'adopter une conduite responsable. La sécurité du nombre grandissant de piétons et de cyclistes que le Plan de mobilité

[3] Conseil de quartier Saint-Jean-Baptiste, 2009. Mémoire présenté par le Conseil de quartier Saint-Jean-Baptiste en vue de l'élaboration d'un Plan de mobilité durable, page 7.

durable permet d'anticiper, du moins si ses objectifs sont atteints, dépend pour une large part de l'attitude des conducteurs d'automobiles.

L'automobile

Constats

L'utilisation des services d'auto-partage et le covoiturage sont des moyens efficaces de réduire le nombre d'automobiles sur les routes.

Avis

Il faut promouvoir ces moyens de déplacements.

Le transport actif

Constats

L'élimination graduelle de stationnements sur le boulevard René-Lévesque permettrait d'aménager une piste cyclable en site propre et/ou d'augmenter les heures de service des voies réservées pour l'autobus. Deux propositions ont été présentées lors de la soirée du 28 septembre. L'une avec une piste cyclable en site propre sur le boulevard René-Lévesque, l'autre avec une voie cyclable sur la rue Père Marquette qui traverserait les terrains du Collège Saint-Charles-Garnier et Notre-Dame-de-Bellevue. Cette dernière alternative était l'une des recommandations du Conseil de quartier Saint-Jean-Baptiste : « *rendre la chaussée désignée présente sur Père Marquette plus directe. Pour ce dernier point, la ville pourrait négocier des servitudes de passage sur les terrains des communautés religieuses qui bloquent le passage à plusieurs endroits, comme le collège Saint-Charles-Garnier, et le collège Notre-Dame-de-Bellevue pour y faire passer une piste cyclable*.[4] »

Avis

La consolidation de la voie cyclable sur Père Marquette devrait être privilégiée dans un premier temps pour les raisons qui suivent. D'abord, la rue Père Marquette est plus centrale en terme de dénivellation sur le plateau que le boulevard René-Lévesque, qui est situé plus en hauteur. Deuxièmement, la forte réaction de certains automobilistes à la proposition de rendre le boulevard René-Lévesque à une seule voie consacrée à l'automobile fait craindre pour la sécurité des cyclistes ailleurs que sur les pistes en site propre si ce projet devait se réaliser. La tension est déjà palpable sur la route entre automobilistes et cyclistes, comme en témoigne l'article de Samuel Auger publié dans Le Soleil du 30 juin 2010.[5] Troisièmement, la suppression d'espaces de stationnement automobiles sur le boulevard René-Lévesque, en servant à créer une piste cyclable en site propre, ne permet aucunement de compenser les commerçants pour les stationnements perdus car les cyclistes peuvent passer, mais ne peuvent pas s'arrêter s'ils n'ont pas, pour leur vélo, des espaces de stationnement sécuritaires. Ainsi, il serait intéressant d'utiliser les espaces de stationnement pour

[4] Idem.
[5] Samuel Auger, 2010. À vélo dans le traffic : ça joue dur, « *Le Soleil* », 30 juin 2010. Source : http://www.cyberpresse.ca/le-soleil/actualites/la-capitale/201006/29/01-4294299-a-velo-dans-le-trafic-de-quebec-ca-joue-dur.php

automobiles pour y stationner plutôt des vélos, en dehors des heures de voies réservées au métrobus, cela va soi! En compensant la perte d'espaces pour les automobiles par le gain d'espaces pour les vélos, les commerçants seront certainement les grands gagnants. En prenant exemple sur la ville de Portland, où il est désormais obligatoire pour les nouveaux commerces situés au centre-ville de prévoir des espaces de stationnement intérieurs ou sur rue, la ville de Québec pourra faire valoir auprès des commerçants les avantages que cette mesure pourrait présenter. M. Rex Burkohlder, conseiller au Metro Regional Portland, a expliqué comment les commerçants ont résisté à la mesure prise au centre-ville. Cependant, après quelques mois, les commerçants ont commencé à convertir volontairement des espaces de stationnement pour automobiles en espaces pour les vélos![6]

Par la suite, dans une phase deux du développement du circuit cyclable, la piste sur le boulevard René-Lévesque pourrait être implantée en site propre. Le « choc » causé par la suppression d'espaces de stationnement.

Pour terminer, il n'apparait pas opportun de faire une piste cyclable sur l'avenue Turnbull. Cette avenue a une pente trop prononcée pour être viable pour les cyclistes. L'avenue Bourlamaque pourrait être une alternative intéressante pour rejoindre le chemin Sainte-Foy.

L'intermodalité

Constats

L'objectif de cette proposition est de multiplier les alternatives de déplacements. J'y souscris totalement.

Avis

Le projet de train à grande vitesse sur le corridor Québec-Windsor devrait être un des éléments de cette partie du Plan de mobilité durable. En effet, ce grand projet offrirait aussi une alternative aux déplacements interurbains. L'offre de déplacements collectifs efficaces entre Québec et Montréal ajoute un argument à toute personne qui envisage de se départir de son habitude de tenir le volant de son automobile personnelle à tous les jours.

Le transport des marchandises

Constats

Est-il possible d'aller contre la tendance actuelle à la livraison juste à temps? Les commerces diminuent leur superficie d'entreposage, d'où leurs attentes élevées face à la livraison des biens et marchandises. Est-il surprenant, dans ce contexte que le transport des marchandises soit principalement fait sur la route? Pas du tout? Peut-on se contenter d'offrir des modes de transport des marchandises alternatifs? Cela parait simpliste car cette hypothèse va à contre-courant des exigences modernes du marché. Il faut probablement revoir les modes de consommation afin que les consommateurs demandent moins de produits livrés en provenance de l'extérieur de la région. La ville de Québec peut-elle agir sur cet aspect de la société?

---

[6] Rex Burkholder, 2010. *How Bicycles Can Transform Cities and Save the World*, présentation faite dans le cadre du colloque Vers des collectivités actives tenu à Montréal le 21 avril 2009. http://www.vivreenville.org/pdf/ColloqueVCA/Rex%20Burkholder_Bicycles%20Transform%20Cities_VenV_ColloqueVCA.pdf

Avis

La consommation locale devrait devenir un créneau de la ville de Québec. Le Plan de mobilité durable propose de revoir l'urbanisation du territoire de la CMQ. Un élément important favorisant la consommation locale est le maintien des moyens de production locaux. Le premier secteur affecté par l'urbanisation est celui qui est directement victime de l'appropriation des terres aux fins de l'urbanisation. Ce secteur est l'agriculture. Lorsque la ville s'étend sur les terres agricoles qui sont ses voisines, elle se place dans une position de dépendance envers les importations. Il faut stopper cette tendance et maintenir nos terres agricoles afin d'avoir une production locale. D'autres secteurs d'activité qui sont en déclin (le textile, le bois d'œuvre, pour n'en nommer que quelques uns) pourraient aussi bénéficier d'une aide afin de maintenir la production locale et limiter ainsi le transport de marchandises.

Les partenaires

Constats

Les partenaires sont nombreux pour rendre le Plan de mobilité durable concret. Il est surprenant de ne pas voir les MRC qui font partie de la CMQ être nommées dans la liste des partenaires.

Avis

Il ne faut pas oublier les partenaires à l'interne de la Ville pour réaliser certains projets qui s'inscrivent dans les axes du Plan de mobilité durable. Parmi les projets qui dépendent des forces à l'interne, le projet Sainte-Claire, rue partagée, l'aménagement des rues des axes est-ouest dans le quartier Saint-Jean-Baptiste et le lien mécanique au nord du Centre des congrès.

Il ne faut pas oublier non plus les partenaires en dehors de la ville, soient les MRC voisines (Portneuf, Jacques-Cartier, Côte-de-Beaupré et Île d'Orléans). Ces dernières ont leur mot à dire sur le développement futur de la CMQ et leurs interventions sur le territoire sur lequel elles ont autorité peuvent s'inscrire dans la foulée du Plan de mobilité durable si seulement on se donne la peine de susciter leur adhésion à celui-ci.

Conclusion

L'objectif de ce mémoire est d'encourager les membres du groupe de travail sur la mobilité durable à mettre de l'avant des mesure qui permettront d'améliorer la qualité de vie des gens qui demeurent dans la CMQ. Les enjeux du développement et des déplacements qui en découlent sont très complexes et impliquent un grand nombre d'acteurs aux intérêts parfois divergents. Il est primordial d'impliquer tous les partenaires concernés par le Plan de mobilité durable pour que sa mise en œuvre ne soit pas un coup d'épée dans l'eau en ayant pour effet de repousser les limites de l'urbanisation dans les MRC voisines.

La mise en œuvre du Plan est une autre question qu'il faudra aborder tôt ou tard. Le coût des projets fera certainement l'objet d'âcres débats ainsi que leur financement. Il serait fort dommage qu'un Plan génial ne s'avère, dans les faits, qu'un amalgame de compromis pour ménager la chèvre et le chou. Les coûts (tant économiques que politiques!) seront élevés, mais le jeu en vaut la chandelle.

Il est possible de réduire l'impact des déplacements des personnes et des marchandises. Le Plan de mobilité durable, tel que proposé, s'approche d'un projet urbain qui peut fort bien contribuer de manière importante à atteindre cet objectif. Il pourra sans aucun doute susciter l'adhésion s'il est bien expliqué à la population. Je me fais personnellement un devoir, à compter de ce jour, de devenir un ambassadeur de ce plan auprès des sceptiques.

Conseil de quartier de Saint-Roch

Mémoire présenté à la

Ville de Québec

dans le cadre de la consultation publique intitulée

« Pour vivre et se déplacer autrement »

portant sur le

Plan de mobilité durable

Octobre 2010

Table des matières

1. Pages préliminaires 3
1.1. Lexique 3
1.2. Remerciements 3
2. Contexte 4
2.1. Communauté métropolitaine de Québec 4
2.2. Ville de Québec 4
2.3. Consultation publique « Pour vivre et se déplacer autrement » 4
2.4. Plan de mobilité durable 5
2.5. Conseil de quartier de Saint-Roch 5
2.6. Quartier Saint-Roch 6
2.7. Saint-Roch, nœud du système de transport collectif 7
2.8. Saint-Roch, moteur du développement 8
3. Introduction 9
4. Argumentaire 10
4.1. Résoudre les problèmes actuels liés à la mobilité 10
a) Besoins locaux de mobilité 10
b) Chaussée à usages partagés 14
c) Congestion automobile 15
d) Circulation de contournement 16
e) Grands événements 16
f) Transport maritime 17
g) Transport ferroviaire 19
4.2. Comprendre la vision qui motive le Plan de mobilité durable 20
a) Décortiquer le document 20
b) Structure de la population 20
c) Rapport entre gestion des déplacements et développement immobilier 21
d) Rapport entre la croissance économique et le développement durable 22
4.3. Respecter l'identité communautaire de l'actuel quartier Saint-Roch 23
a) Survol historique 23
b) L'actuelle identité communautaire du quartier Saint-Roch 23
c) Développement durable, volet social 24
d) Reconversion urbaine de Saint-Roch 26
e) Tramway 27

1.Pages préliminaires

1.1.Lexique

CMQ : Communauté métropolitaine de Québec
CQSR : Conseil de quartier de Saint-Roch
MAMROT : Ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire
MDDEP : Ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs
MTQ : Ministère des Transports du Québec
PDAD : Plan directeur d'aménagement et de développement
PMD : Plan de mobilité durable
TA : Transport actif
TC : Transport collectif
VQ : Ville de Québec

1.2.Remerciements

Le Conseil de quartier de Saint-Roch remercie les membres de son comité de rédaction pour la production du présent mémoire. Nous remercions particulièrement M. Boris Mericskay, étudiant au doctorat à l'Université Laval, pour son appui technique manifesté par la production de cartes thématiques.

2.Contexte

2.1.Communauté métropolitaine de Québec

Regroupant des municipalités de la région de la Capitale-Nationale et une municipalité de la région Chaudière-Appalaches, la Communauté métropolitaine de Québec (CMQ) est un organisme supra-municipal qui comprend les villes de l'agglomération de Québec (Québec, L'Ancienne-Lorette et Saint-Augustin-de-Desmaures), la ville de Lévis ainsi que les municipalités régionales de comté de La Jacques-Cartier, de la Côte-de-Beaupré et de l'Île-d'Orléans (sauf les territoires non-organisés). Deuxième plus grande communauté métropolitaine au Québec et sixième au Canada, la CMQ a compétence dans les domaines de l'aménagement du territoire, du développement économique, de la gestion des matières résiduelles et du partage de la croissance de l'assiette foncière.[1]

2.2.Ville de Québec

Historiquement fondée en 1608, l'actuelle Ville de Québec (VQ), issue des récentes fusions municipales, a été constituée le 1e janvier 2002 sous l'empire de la *Charte de la Ville de Québec* (L.R.Q., chapitre C-11.5). Chef-lieu de la CMQ, la VQ[2] est répartie en six arrondissements et couvre une superficie de 454 km^2. Sa population était de 508 349 habitants en 2009[3].

2.3.Consultation publique « Pour vivre et se déplacer autrement »

La consultation publique « Pour vivre et se déplacer autrement » s'inscrit dans un processus amorcé en 2009 par la mise sur pied du groupe de travail sur la mobilité durable[4]. Celui-ci est constitué de représentants des villes de Québec et de Lévis, du ministère des Transports du Québec et de plusieurs experts externes. Suite à la présente ronde de consultations publiques (octobre 2010), un rapport final doit être déposé en novembre 2010.

1 WIKIPEDIA, requête « Communauté métropolitaine de Québec ». [En ligne] Consulté le 2010.09.30 à partir de http://fr.wikipedia.org.
2 VILLE DE QUÉBEC, Statistiques. [En ligne] Consulté le 2010.09.30 à partir de http://www.ville.quebec.qc.ca.
3 INSTITUT DE LA STATISTIQUE DU QUÉBEC, *Coup d'oeuil sociodémographique*, Février 2010, no 2. [En ligne] Consulté le 2010.09.30 à partir de http://www.stat.gouv.qc.ca.
4 VILLE DE QUÉBEC, *Plan de mobilité durable*, document de consultation juin 2010 ; désigné désormais « PMD », p. 7. [En ligne] Consulté le 2010.09.30 à partir de http://www.ville.quebec.qc.ca.

2.4.Plan de mobilité durable

Issu de la première ronde de consultations publiques menée en mai 2009 auprès de citoyens, d'institutions, d'organismes publics et communautaires et d'entreprises privées, le *Plan de mobilité durable* (PMD) est le produit de 15 mois de réflexions, d'échanges et d'analyses subséquentes. Le document de 133 pages met de l'avant 63 recommandations. Sa finalité signifiée est de :

> « *[…] contribuer à faire de Québec une région attrayante, prospère et durable qui s'illustre notamment par une forte intégration de l'aménagement du territoire et des transports et dont la population privilégie les modes de déplacement actifs et collectifs.* »[5]

2.5.Conseil de quartier de Saint-Roch

Le Conseil de quartier de Saint-Roch (CQSR) est une association personnifiée sans but lucratif (no REQ : 1146552303) constituée en 1997 selon les dispositions du règlement R.V.Q. 213 – *Règlement sur la constitution des conseils de quartier*. Son conseil d'administration est composé de neuf membres élus par la population, dont quatre résidentes femmes, quatre résidents hommes et un représentant des gens d'affaires. Tributaire de la *Charte de la Ville de Québec* (L.R.Q., chapitre C-11.5) et accrédité par le conseil municipal, le CQSR détient des pouvoirs de consultation et d'initiative auprès de la population de son quartier.

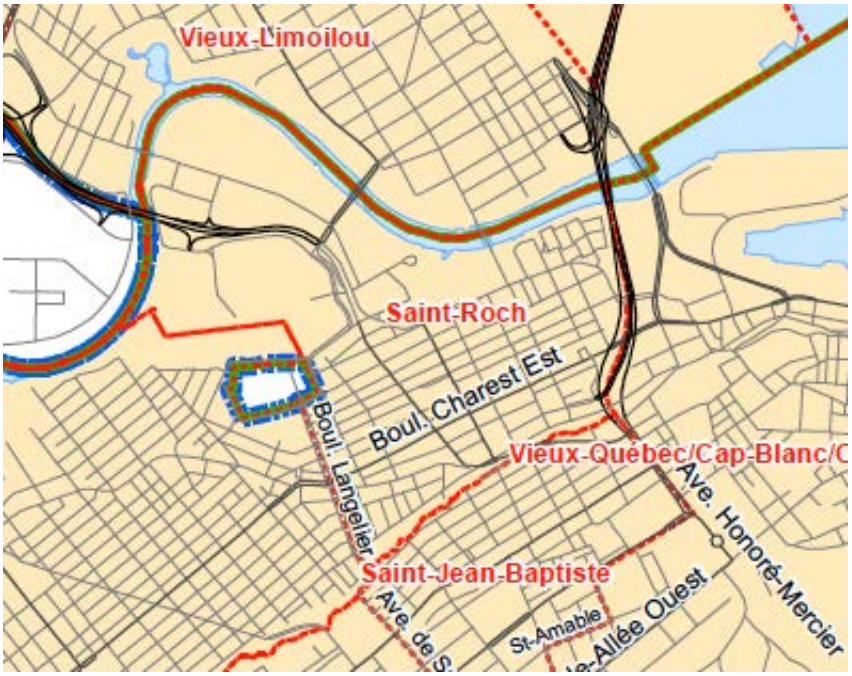
> « *Un conseil de quartier est un interlocuteur privilégié de la ville pour permettre aux citoyens de faire valoir leurs opinions et leurs intérêts à l'égard de questions qui concernent leur quartier. Il peut également jouer un rôle de concertation auprès des organismes du milieu afin que tous les points de vue soient entendus. En plus de ce rôle, il est habilité, dans la mesure des ressources qui lui sont allouées et dans le cadre de la mission et des pouvoirs de la ville, à prendre des initiatives pour stimuler un développement intégré et viable du quartier.* »[6]

5 PMD, p. 27.

6 VILLE DE QUÉBEC, *Règlement sur la politique de consultation publique* (R.R.V.Q., ch. P-4, section 5.1.1). [En ligne] Consulté le 2010.09.30 à partir de http://www.ville.quebec.qc.ca.

2.6.Quartier Saint-Roch

Sis au cœur même du Centre-Ville, au centre de l'arrondissement La Cité—Limoilou (créé en 2009), Saint-Roch est « *l'un des plus anciens faubourgs de la ville* »[7]. D'une superficie de 1,536 km^2, le quartier Saint-Roch comptait une population de 7700 habitants en 2006[8]. Les limites géographiques du quartier Saint-Roch se résument grossièrement à : rivière Saint-Charles au nord, l'autoroute Dufferin-Montmorency à l'est, coteau Sainte-Geneviève au sud et boulevard Langelier, Hôpital Général et Parc Victoria à l'ouest. Objet d'une intense revitalisation depuis les années 1990, Saint-Roch est un quartier urbain central « *situé au carrefour des grands axes de circulation routière de la ville* »[9] et « *où la population se caractérise par sa mixité* »[10]. Saint-Roch se démarque par la « *grande diversité d'activités économiques, institutionnelles, communautaires, sociales et culturelles* » qu'on y retrouve.



Carte 1—Le quartier Saint-Roch au cœur de l'arrondissement La Cité—Limoilou.[11]

7 SOCIÉTÉ DE DÉVELOPPEMENT COMMERCIAL DU CENTRE-VILLE DE QUÉBEC, site web *L'esprit du Nouvo St-Roch*. [En ligne] Consulté le 2010.09.30 à partir de http://www.quartiersaintroch.com.

8 STATISTIQUE CANADA, Recensement 2006.

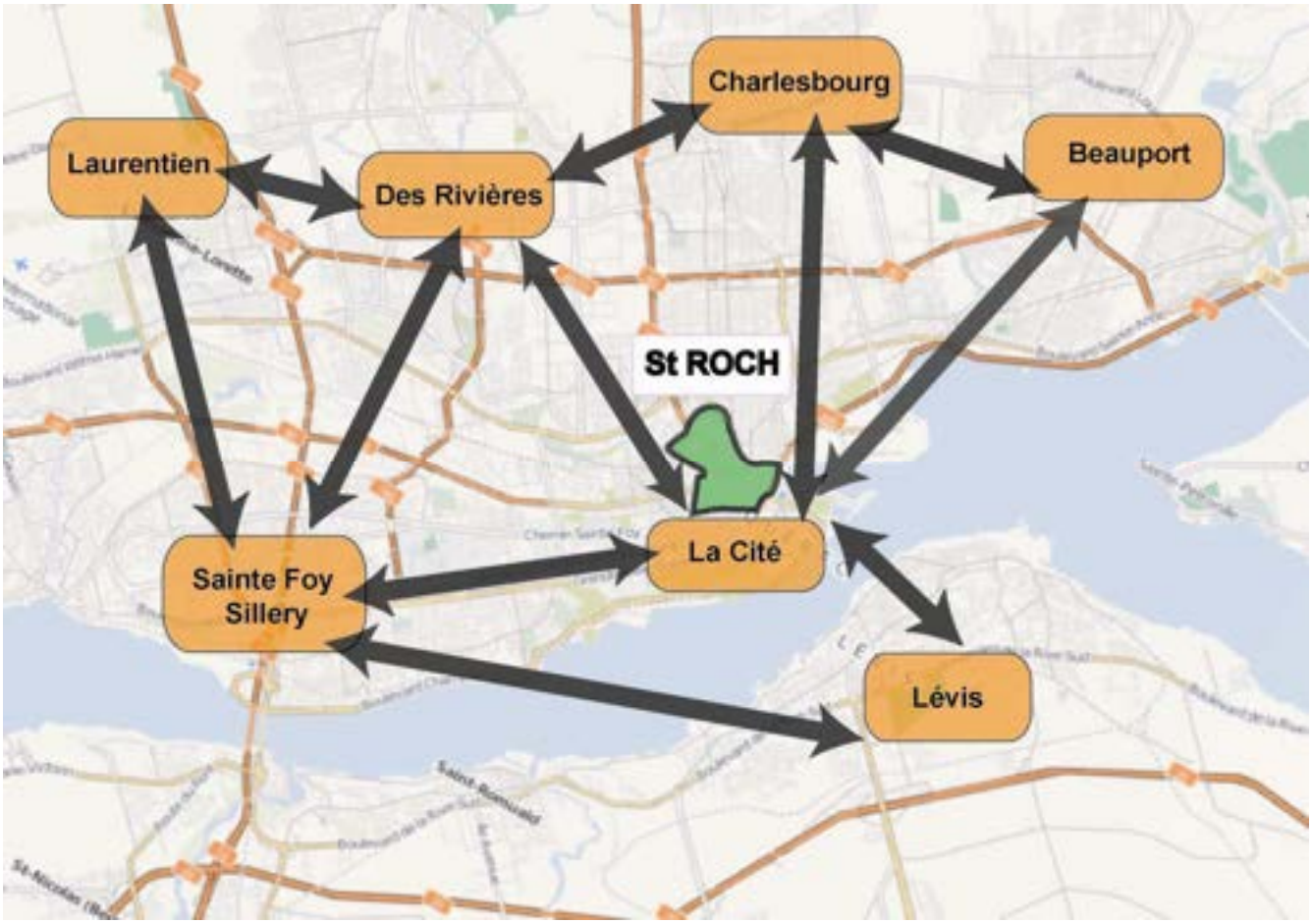
9 CQSR, *Charte de la qualité de vie dans le quartier Saint-Roch*. [En ligne] Consulté le 2010.09.30 à partir de http://www.ville.quebec.qc.ca.

10 Ibid.

11 VILLE DE QUÉBEC, Service de l'ingénierie, *Arrondissement de la Cité—Limoilou*, 2009 ; extrait de la carte.

2.7.Saint-Roch, nœud du système de transport collectif

Le PMD met de l'avant le quartier Saint-Roch comme futur « *nœud* »[12] du système de transport en commun. La carte qui suit représente le quartier Saint-Roch à l'échelle de la CMQ. On constate que le quartier occupe une place centrale dans la liaison entre les différents pôles stratégiques et ce, tant au niveau du transport automobile individuel—autoroutes Laurentienne (73) et Charest (440)—que du transport collectif—autobus et futur tramway.



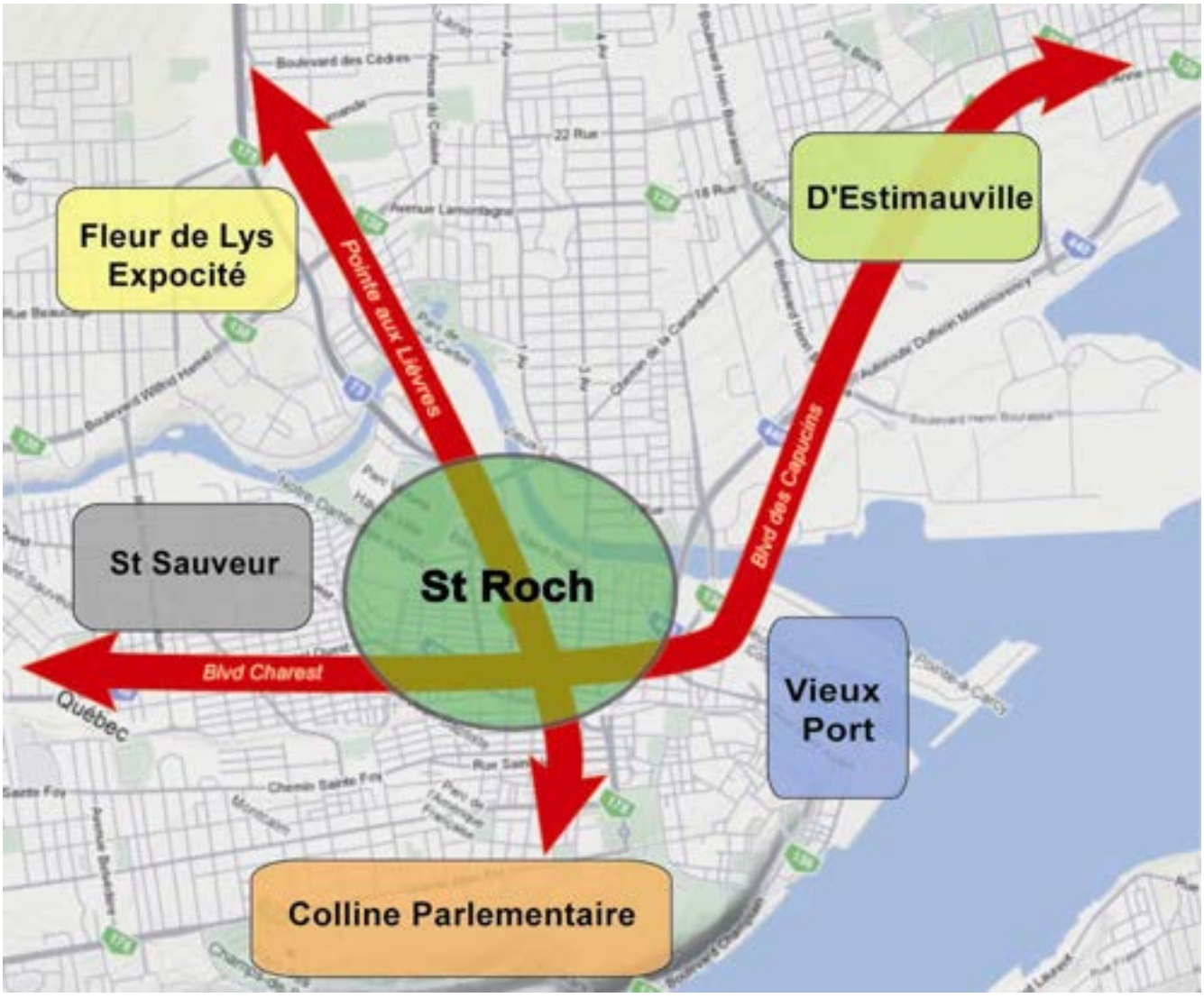
Carte 2—Localisation du quartier Saint-Roch et dynamique globale du transit. Auteur : B. Mericskay.

12 PMD, p. 54.

2.8.Saint-Roch, moteur du développement

Au niveau local, le PMD présente le quartier Saint-Roch comme le « *moteur du développement futur* »[13] et le « *nouveau centre-ville* » compte-tenu de sa situation à la jonction des axes :

- est-ouest (lien D'Estimauville à Saint-Sauveur via le **boulevard Charest**), et
- nord-sud (lien colline Parlementaire à ExpoCité via **de la Pointe-aux-Lièvres**, **de la Couronne** et **Dorchester**).



Carte 3—Dynamique locale du transit. Auteur : B. Mericskay.

13 PMD, p. 54.

3.Introduction

Si d'autres villes en d'autres époques ont pu s'offrir le luxe d'un développement urbain improvisé, tel n'est plus le cas de Québec aujourd'hui. Issue de récentes fusions municipales, la nouvelle Ville de Québec s'est soumise à une ronde de planification qui a aboutit en 2005 à l'adoption du PDAD, un « *outil de projection qui balise l'aménagement du territoire jusqu'à 2025* »[14]. On y retrouve notamment une démarche de planification sectorielle pour le « *centre d'affaires de la Basse-ville, secteur Saint-Roch* »[15].

Le PDAD comprend une section entière portant sur la « *gestion des déplacements* »[16]. On avait alors amorcé une solide réflexion concernant les différents modes de transport et la consolidation d'un réseau mixte orienté selon les principes du développement durable. Le PMD reprend une réflexion concernant la mobilité durable à Québec, avec cette fois une emphase sur « *l'intégration de l'aménagement du territoire et des transports* »[17]. Dans le contexte d'une consultation publique portant sur le PMD, le CQSR souhaite s'assurer que les intérêts des résidents, des commerçants et des organismes du quartier Saint-Roch soient considérés.

Le CQSR commentera le PMD selon trois axes. Dans un premier temps, il sera question d'identifier les besoins actuels du quartier Saint-Roch en ce qui a trait à la mobilité et d'évaluer selon quelle mesure le PMD viendra résoudre les problèmes existants et ainsi améliorer la situation locale. Dans un second temps, il sera question de comprendre la vision qui motive le PMD. Enfin, dans un troisième temps, il sera question d'affirmer l'identité actuelle du quartier Saint-Roch et de demander que celle-ci soit dûment considérée lors de la mise en œuvre du PMD.

14 VILLE DE QUÉBEC, *Plan directeur d'aménagement et de développement*, désigné désormais « PDAD », 2005. [En ligne] Consulté le 2010.09.30 à partir de http://www.ville.quebec.qc.ca.
15 PDAD, section 5.2.1, p. 231.
16 PDAD, p. 133 *et al.*
17 PMD, p. 27.

4.Argumentaire

Ce chapitre constitue le corps du présent mémoire. On y présente les commentaires du CQSR en ce qui concerne le projet de PMD soumis au public pour fin de consultation. L'argumentaire est présenté en trois sections, pertinentes aux préoccupations du CQSR. La première section (4.1) traite des problèmes de mobilité actuels existant dans le quartier Saint-Roch et que le CQSR souhaite voir se résoudre ou, à tout le moins, souhaite ne pas voir s'amplifier par la mise en œuvre éventuelle du PMD. La seconde section (4.2) présente une réflexion quant à la vision mise de l'avant dans le PMD ; par le moyen de questions, on jettera un éclairage sur les intentions qui motivent le PMD et on cherchera à en commenter la perception aux yeux du CQSR. La troisième et dernière section (4.3) affirme l'identité actuelle du quartier Saint-Roch et vise à en assurer la pérennité au-delà des changements qu'annonce la mise en œuvre du PMD.

4.1. Résoudre les problèmes actuels liés à la mobilité

Le PMD vise à optimiser la mobilité au niveau régional sur un horizon de 20 ans ; le CQSR est, quant à lui, préoccupé par la résolution des problèmes de mobilités locaux vécus dans le présent. Dans cette section, le CQSR souhaite mettre en lumière les enjeux actuels liés à la mobilité dans le quartier Saint-Roch. On rencontrera les besoins du quartier Saint-Roch en matière de mobilité si et seulement si les problèmes actuels liés à la mobilité se trouvent résolus ou, à tout le moins, ne se trouvent pas amplifiés du fait de la mise en œuvre du PMD.

a)Besoins locaux de mobilité

Le quartier Saint-Roch se distingue d'autres quartiers de la ville par la distribution modale de ses déplacements. Il s'agit d'un quartier où l'automobile occupe une part moins grande de la distribution des modes de transport que ce qui s'observe ailleurs, en banlieue par exemple. Le transport en commun (ou « transport collectif », TC) et le transport actif (TA) occupent respectivement des parts modales plus importantes des déplacements quotidiens. Le tableau suivant présente les résultats d'une enquête datant de 2006 et ventilant les déplacements dans le quartier selon le mode.

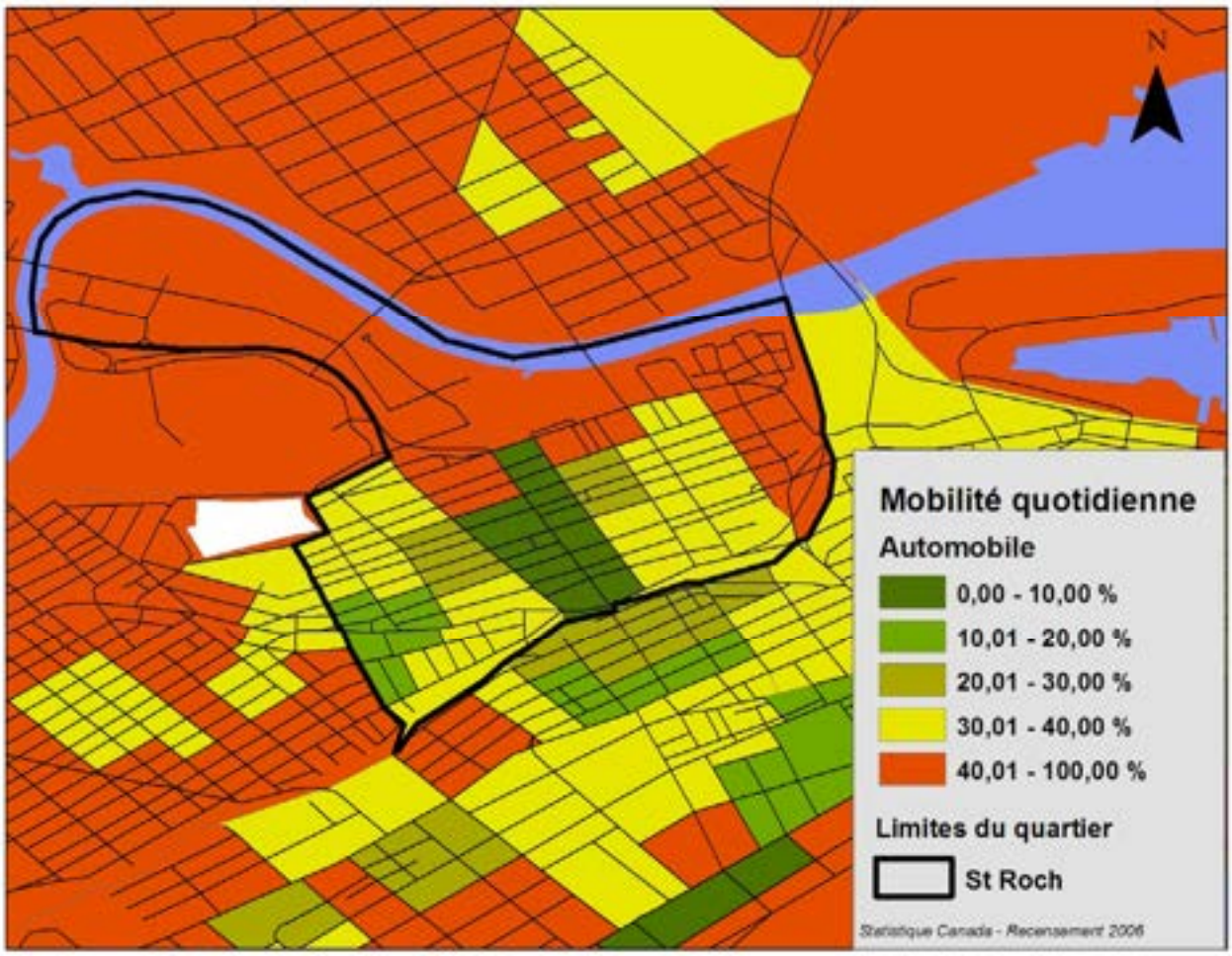
Tableau 1 : Déplacements quotidiens produits et attirés par le quartier Saint-Roch selon le mode.[18]

Total	**24816**	**41982**
Automobile	***51,4 %*** (12 746)	***59,6%*** (25 002)
Autres motorisés	***1,4 %*** (514)	***0,6 %*** (1126)
Transport en commun	***11,5 %*** (2865)	***13,1 %*** (5518)
Transport actif	***34,9 %*** (8668)	***26,2 %*** (11 010)
Autres	***0,8 %*** (206)	***0,5*** % (224)

18 Source : enquête *Origine et destination*, 2006.

À l'aide de trois cartes, illustrons les modes de transport employés en fonction de la répartition géographique locale des ménages dans le quartier Saint-Roch. Chaque carte est suivie d'un commentaire et d'une comparaison avec le reste de la ville de Québec pour le même mode de transport.

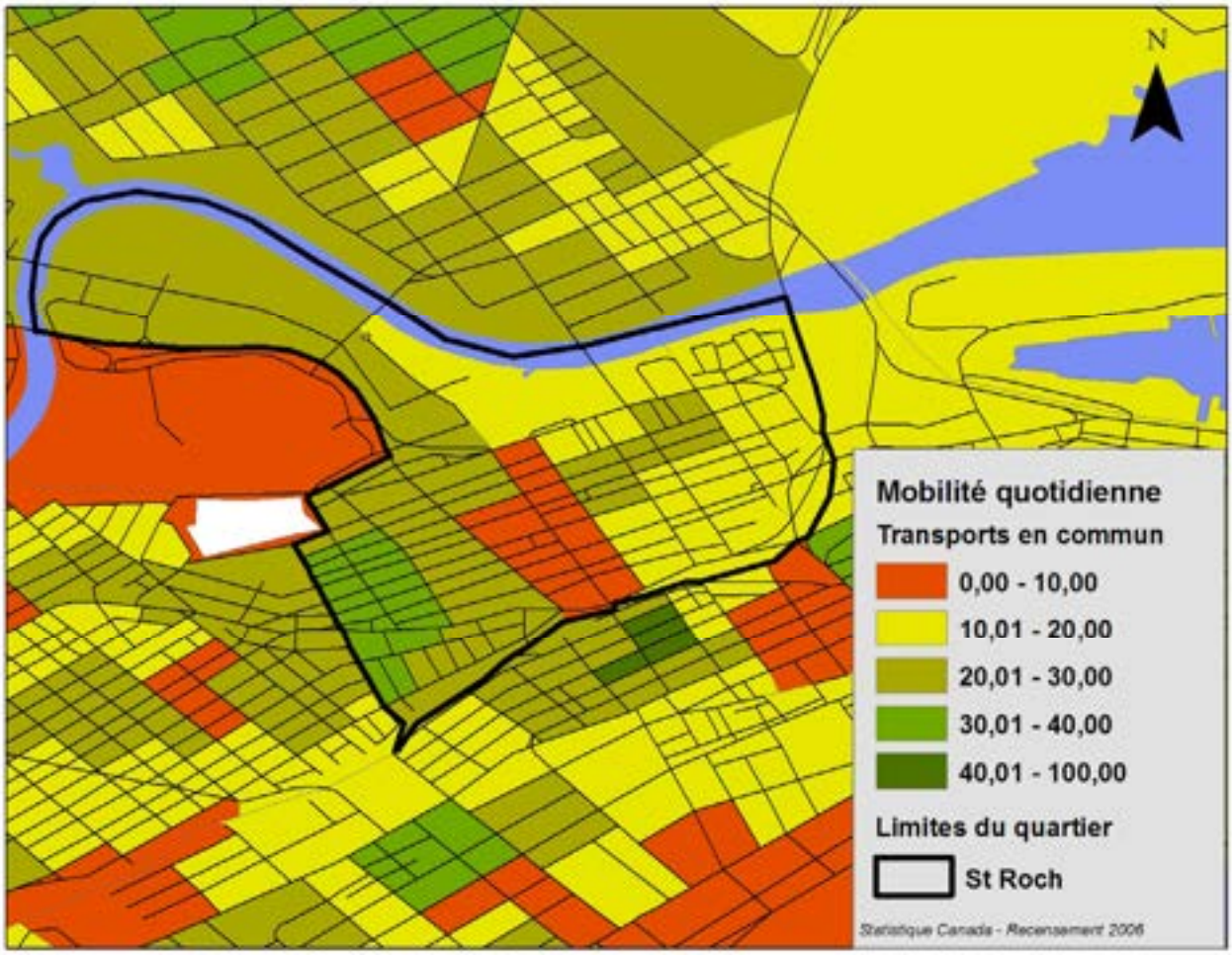
Dans un premier temps, illustrons l'emploi de l'automobile par les ménages du quartier Saint-Roch pour les déplacements quotidiens.



Carte 4a : Part modale de l'automobile pour la mobilité quotidienne des ménages.

Les données illustrées par la *Carte 4a* suggèrent que les habitants du quartier Saint-Roch utilisent moins l'automobile dans leurs déplacements quotidiens qu'ailleurs à Québec, où la mobilité quotidienne en automobile atteint 71 % en moyenne.

Dans un second temps, illustrons l'emploi des TC par les ménages du quartier Saint-Roch pour les déplacements quotidiens.

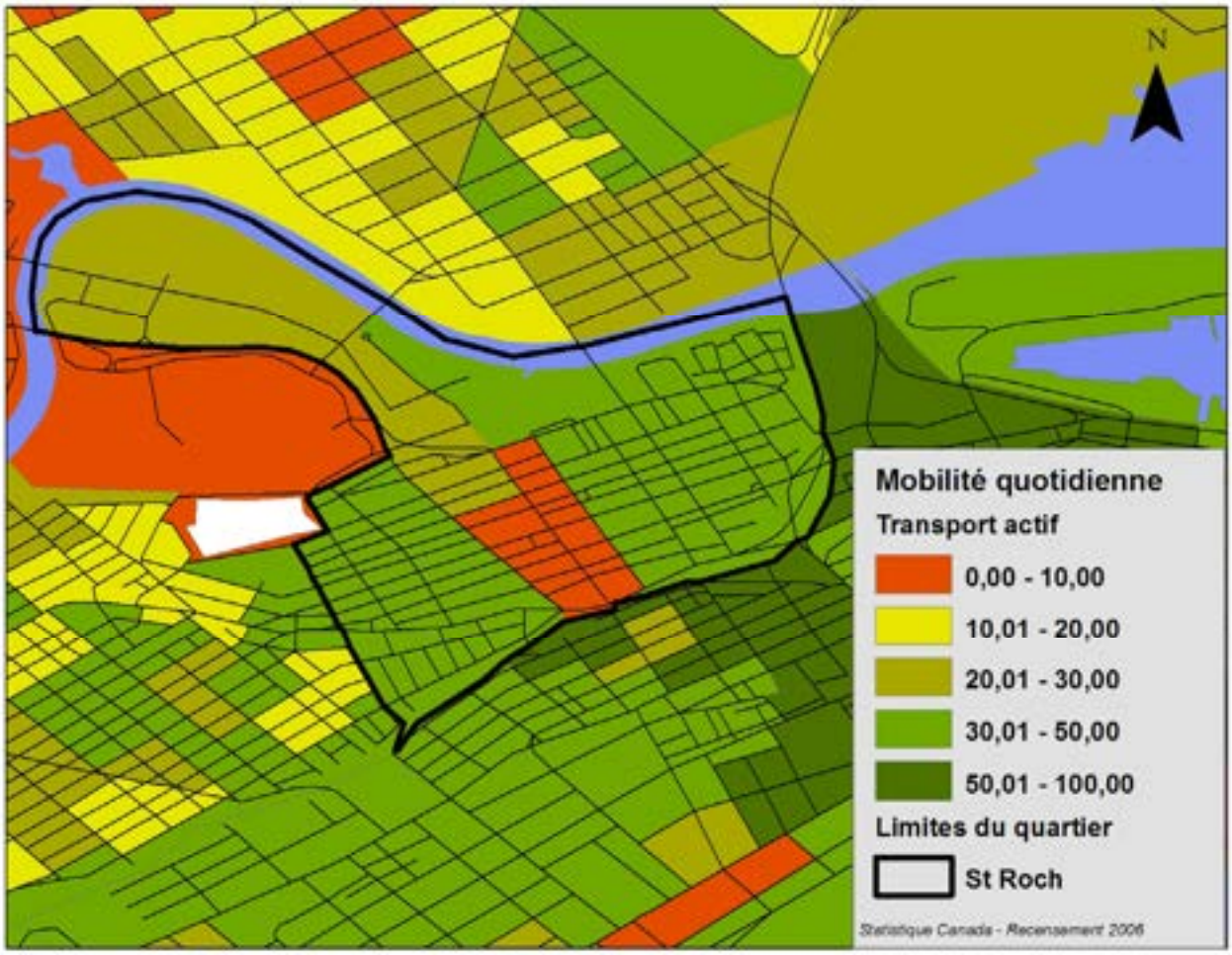


Carte 4b : Part modale des TC pour la mobilité quotidienne des ménages.

Les données illustrées par la *Carte 4b* suggèrent que les habitants du quartier Saint-Roch utilisent davantage les TC dans leurs déplacements quotidiens qu'ailleurs à Québec, où la mobilité quotidienne en TC n'atteint que 9 % en moyenne. En consultant les données du *Tableau 1* (page 10), on constate que les déplacements en TC dans le quartier Saint-Roch atteindraient déjà plus de la moitié de la cible de 20 % de part modale quotidienne proposée dans la recommandation no 1 du PMD[19].

19 PMD, p. 39.

Enfin, dans un troisième temps, illustrons l'emploi des TA par les ménages du quartier Saint-Roch pour les déplacements quotidiens.



Carte 4c : Part modale des TA pour la mobilité quotidienne des ménages.

Les données illustrées par la *Carte 4c* suggèrent que les habitants du quartier Saint-Roch utilisent davantage les TA dans leurs déplacements quotidiens qu'ailleurs à Québec, où la mobilité quotidienne en TA n'atteint que 15 % en moyenne. En consultant les données du *Tableau 1* (page 10), on constate que les déplacements en TA dans le quartier Saint-Roch excéderaient donc déjà du double la cible de 17 % de part modale proposée dans la recommandation no 2 du PMD[20].

20 PMD, p. 40.

b)Chaussée à usages partagés

Les tendances actuelles[21] en urbanisme tendraient à s'éloigner des idées d'aménagements où les voies de transport en milieu urbain sont conçues de telle manière à ségréguer les types d'usage. Plus souvent qu'autrement, les idées du *mouvement moderne*,[22] Le Corbusier en tête, appelaient à aménager les voies de circulation selon une philosophie fonctionnelle du « séparé mais égal » : les automobiles dans la rue, les piétons sur des trottoirs surélevés, etc. ; l'application dans la réalité de telles idées a abouti historiquement à la suprématie de l'automobile sur les autres modes de transport.

Par exemple, les intersections aux croisements des boulevards urbains sont trop souvent des endroits malaisés, voire, dangereux à traverser pour les utilisateurs du TA. Une population vieillissante résultera nécessairement en l'accroissement de la vulnérabilité des piétons aux points de croisement avec l'automobile, nécessitant par exemple l'aménagement de refuges à mi-traversée—espaces protégés sur le terre-plein séparant les voies de circulation pour autos.

Une réflexion est déjà en cours ailleurs dans le monde quant à l'aménagement d'une chaussée à usages partagés. Ainsi, dans certains pays d'Europe[23], les fameuses zones de 30 (km/h), de 20 et de 10 créent un espace de cohabitation intermodale où la vitesse réduite des automobiles permet aux piétons, aux vélos et à d'autres modes de transport légers de circuler aisément à travers la circulation automobile, qui elle demeure fluide. La signalisation, l'aménagement physique de la voie de circulation, la surface de roulement, etc., tous ces éléments sont conçus de manière à créer un contexte où automobile, TC et TA cohabitent de manière sûre et efficace. Une piétonisation exclusive n'est donc pas toujours nécessaire afin de rendre la rue aux gens.

Le CQSR appuie la recommandation no 30[24], étant d'avis que les expériences appliquées ailleurs dans le monde, et de plus en plus en Amérique, pourraient aussi réussir au Centre-ville de Québec, notamment dans le quartier Saint-Roch. Cependant, puisque nous en sommes toujours à l'ancien paradigme de la dominance automobile, la prédominance de ce mode de transport reste pour le moment ancrée dans les mœurs et une gestion réfléchie de la transition est nécessaire. Par exemple, la mise en place d'une patrouille de policiers communautaires à pieds et/ou en vélo au Centre-ville est de nature à faciliter la sûreté et la gestion des éventuels conflits issue du partage de la chaussée.

RECOMMANDATION 1

Le CQSR recommande que le PMD précise des moyens concrets visant à assurer la sûreté des différents usagers de la route au Centre-ville dans le contexte d'une transition vers le partage de la chaussée entre différents modes de déplacement, partout où applicable.

21 LACASSE, Pascal, urbaniste, Ministère des Transports du Québec. Présentation dans le cadre du 23e Colloque annuel de la Fondation rues principales, tenue à Québec le 2010.09.25.

22 WIKIPEDIA, requête « Mouvement moderne ». [En ligne] Consulté le 2010.09.30 à partir de http://fr.wikipedia.org.

23 ROUILLER, Alain, Association transports et environnement, Suisse. Présentation dans le cadre du 23e Colloque annuel de la Fondation rues principales, tenue à Québec le 2010.09.25.

24 PMD, p. 90.

c)Congestion automobile

Selon la carte *Zone de congestion (autoroutes et rues)*[25], les sections du boulevard Charest, de la rue Dorchester, du boulevard Langelier et de l'avenue du Prince-Édouard--toutes situées dans le quartier Saint-Roch--comportent un achalandage plus élevé que la capacité prévue lors de leur conception. L'augmentation envisagée, estimée à entre 20 et 40 milles déplacements automobile de plus à l'heure de pointe du matin dans la communauté métropolitaine[26] amènera, par voie de conséquence, une pression supplémentaire sur le réseau local dans le quartier Saint-Roch, celui-ci constituant l'essentiel du pôle Centre-ville par où transitent les travailleurs matin et soir.



Carte 5— Zones de congestion du transit aux heures de pointe dans le quartier Saint-Roch.

Il va sans dire que cet achalandage en excès, ainsi que le bruit, la pollution et le danger accru qui en découle, est un enjeu majeur lorsqu'il est question de qualité de vie au Centre-ville. Si Saint-Roch est appelé à s'assumer comme pilier du Centre-ville dans une vision multipolaire de la ville de Québec de l'avenir[27], la qualité de vie des occupants du quartier dépend dans une large mesure de la solution apportée aux surcharges de trafic. Le PMD ne sera aidante à la qualité de vie dans le quartier Saint-Roch que dans la mesure où il apportera des solutions concrètes au problème de la congestion automobile à l'heure de pointe.

25 PMD, p. 16.
26 PMD, p. 15.
27 PMD, p. 56, recommandation no 12.

d)Circulation de contournement

Parmi les enjeux découlant de la congestion automobile, on compte la circulation de contournement. Tout comme c'est le cas dans le quartier Saint-Jean-Baptiste plus au sud, les automobilistes en transit—souvent entre la banlieue et leur lieu de travail au Centre-ville—cherchent à éviter la congestion des artères principales en se traçant des chemins qu'ils espèrent plus fluides à travers les rues résidentielles du quartier Saint-Roch.

Au bruit et à la pollution qui dérangent les résidents s'ajoute trop souvent la vitesse excessive de ces « transiteurs » en route pour le travail ou de retour vers la banlieue. En outre, et de plus en plus, cette circulation de contournement se manifeste maintenant le soir et la fin de semaine, lors des grands événements du Centre-ville, par exemple, dans le secteur du Vieux-Port qui voisine à l'est le quartier Saint-Roch et qui attirent un important volume d'automobilistes venus de la banlieue et d'ailleurs. Dans tous les cas, il en résulte un danger accru pour les piétons, les cyclistes et autres usagers des TA qui utilisent naturellement les corridors résidentiels, en apparences plus sûrs.

Le CQSR appuie la recommandation no 31[28], soit d'accroître les mesures « *qui découragent l'utilisation des rues de quartier pour la circulation de transit* ». Le CQSR en remet et demande à ce que le PMD précise les mesures par lesquelles on entend « *favoriser une plus grande utilisation d'autres options de transport et non pas de multiplier les courts-circuits qu'empruntent les automobiles*. »[29]

RECOMMANDATION 2

Le CQSR recommande que le PMD précise des moyens concrets visant à décourager l'utilisation par les automobiles des rues de quartier pour la circulation de transit.

e)Grands événements

De quartiers malfamés au milieu du siècle dernier, le Vieux-Port et le Vieux-Québec se sont d'abord embourgeoisés puis ont connu plus récemment une renaissance festive. Carnaval d'hiver, Festival d'été, Transat, Médiévales, Fêtes de la Nouvelle-France, Plein Art, Moulin à images, Cirque du Soleil, Crashed ice, etc., les événements ne manquent pas chez nos voisins à l'est et ajoutent aux attraits touristiques naturels des lieux. À tel point que plusieurs résidents là-bas crient à la surcharge. Et pendant ce temps, d'autres quartiers de l'arrondissement—Vieux-Limoilou, Maizeret, Saint-Sauveur, etc.—ne demanderait pas mieux que d'obtenir une part du gâteau événementiel.

Saint-Roch est directement affecté par la concentration des grands événements dans le Vieux-Port et le Vieux-Québec, moins par le bruit ou le tumulte sur les lieux mêmes des événements que par le va-et-vient des visiteurs de l'extérieur du quartier qui transitent pour une large part par les artères et les rues du quartier et qui utilisent les stationnements de Saint-Roch, aux dépends des résidents de l'endroit. Le CQSR se félicite de la vitalité renouvelée du Centre-ville ; la multiplication des grands évènements sont signe de vitalité. Cependant, une gestion du transit est nécessaire afin de protéger la quiétude et la sûreté des gens qui résident dans le quartier Saint-Roch. Le développement d'alternatives à

28 PMD, p. 90.
29 PMD, p. 88.

l'automobile et l'incitation à l'emploi de ces alternatives doit demeurer un argument fort du PMD.

f)Transport maritime

Depuis sa fondation, Québec est une ville portuaire. Cet accès maritime a été et, dans une mesure moindre, demeure un important atout économique. Suivant les préoccupations contemporaines concernant le développement durable, l'efficacité énergétique et la réduction de l'empreinte écologique liée aux déplacements des marchandises, le CQSR reconnaît les nombreux avantages du transport maritime lorsque comparé aux autres modes. Le CQSR appuie donc en principe la recommandation no 44[30] quant aux investissements gouvernementaux dans les infrastructures portuaires.

Une réserve doit cependant être émise. En effet, les relations entre les villes et les ports sont souvent contentieuses et la ville de Québec ne fait manifestement pas exception à la règle. Ainsi, dès 1821, les habitants de Saint-Roch, par l'intermédiaire de leurs élus, présentent une requête[31] au Gouverneur portant sur le problème de l'interdiction graduelle de l'accès à la berge—rivière Saint-Charles et fleuve Saint-Laurent—du fait de la construction de quais privés érigés par les intérêts marchands.

> « *En novembre 1821, les habitants de Saint-Roch présentent une requête au Gouverneur. Elle porte qu'autrefois la grève, de la rue Sault-au-Matelot jusqu'à la rue Saint-Roch, était libre, de sorte qu'on pouvait l'atteindre par plusieurs rues et qu'on y pouvait décharger bois de chauffage, pierre et autres marchandises lourdes.*
>
> *La partie de cette grève appelée la Canoterie s'est peu à peu couverte de quais, de hangars et de magasins, jusqu'au niveau des hautes marées et il est devenu impossible de l'utiliser, sauf au pied même de la côte de la Canoterie, où il reste un espace trop étroit d'ailleurs pour la commodité du public.*
>
> *Depuis 1808, la grève, dans la partie située près de la rue Saint-Roch, a été concédée à des particuliers par la Couronne. Les Magistrats [de Saint-Roch] déplorent que des lieux publics soient accaparés au profit de particuliers et prient le Gouverneur de mettre fin à ces empiétements pour que le public puisse conserver à son usage le peu d'espace de grève encore libre.*
>
> *En se reportant au plan Bennett de la ville de Québec, gravé en 1822, on voit que toutes les grèves, à partir de l'embouchure de la rivière Saint-Charles vers le sud et l'ouest jusqu'au Cap Diamant, sont bâties de quais, sauf à quelques endroits.* »

Ces mêmes particuliers, intérêts commerciaux et industriels, auront tour à tour au fil des siècles trouvé soutien et promotion auprès des *Corporation de la Maison de la Trinité de Québec* (1805), *Commission du Havre de Québec* (1858), *Conseil des Ports nationaux* (1936), *Société du Port de Québec* (1984) et *Administration portuaire de Québec* (APQ, 1999)[32] qui sont—on peut en débattre—les manifestations à différentes époques d'une seule et même culture maritime à Québec, « *au service du commerce*

30 PMD, p. 44.

31 DROLET, Antonio. *La ville de Québec, histoire municipale II : Régime anglais jusqu'à l'incorporation (1759-1833)*. La Société historique de Québec, Cahiers d'histoire no 17, 1965. 142 pages.

32 PORT DE QUÉBEC, Histoire du port. [En ligne] Consulté le 2010.09.30 à partir de http://www.portquebec.ca.

extérieur canadien »[33]. Si cette culture maritime a contribué à la prospérité de la région, il demeure qu'un coût social a été assumé par les populations du Centre-ville, et cela jusqu'à aujourd'hui. Ainsi, depuis plusieurs années, le CQSR[34] ainsi que tous les conseils de quartier de l'arrondissement La Cité—Limoilou appuient unanimement le projet d'un accès et d'un usage public direct à la rivière Saint-Charles et au fleuve Saint-Laurent par la population du Centre-ville et des environs. Si la revitalisation de la rivière Saint-Charles va bon train, et si certains usages ont été créés au parc nautique de Beauport, le projet de Parc-plage-marina au bassin Louise intérieur, quant à lui, rencontre encore l'opposition opiniâtre de l'APQ ainsi qu'une complaisance regrettable de l'administration municipale à Québec, et cela malgré les engagements antérieurs[35]. En outre, les canotiers à glace, que l'ont retrouve d'ailleurs depuis quelques années sur la rue Saint-Joseph lors des préliminaires de la course du Carnaval de Québec, se sont eux aussi trouvé en conflit l'hiver dernier avec le port—et pas pour la première fois—quant à l'accès et à l'usage du fleuve Saint-Laurent pour leurs pratiques sportives devant Québec.

Au problème manifeste et séculaire de l'accès et de l'usage par la population des plans d'eau devant Québec, cela du fait de la prééminence exclusive accordée aux intérêts commerciaux et industriels, s'ajoute celui du va-et-viens des marchandises portuaires. Là où, jadis, le cabotage et, plus tard, le ferroviaire assuraient le transport des marchandises au port, c'est maintenant le camionnage qui assure l'essentiel du transbordement. Une augmentation du transit des marchandises par voie routière le long du boulevard Champlain constitue déjà un irritant majeur pour les résidents du Cap-Blanc, qui demandent depuis des années déjà le détournement de ce type de camionnage via Henri-Bourassa.

De pareille façon, et plutôt que d'emprunter le boulevard Charest Est ou, pire, une autre voie de contournement à travers le quartier Saint-Roch—e.g., Prince-Édouard—, le CQSR demande à ce que le transport de marchandise par camion destiné au Port de Québec circule exclusivement par Henri-Bourassa et épargne les autres artères de la ville. En outre, le CQSR demande à considérer une augmentation du transport de marchandises par voie ferroviaire.

RECOMMANDATION 3

Le CQSR recommande :

- ***que le PMD reconnaisse les coûts sociaux résultant des activités portuaires et assumés séculairement par la population des quartiers centraux ;***
- ***que soit inclus à la recommandation no 44 du PMD un appel aux gouvernements à minimiser ces coûts sociaux, notamment, par une gestion appropriée du transbordement des marchandises (via Henri-Bourassa et la voie ferrée) et par un partage plus équitable entre le port et la population de l'accès et de l'usage des plans d'eau urbains, dont le littoral fluvial devant Québec.***

33 ibid.
34 CQSR, résolution CA-10-04., 2010.02.25.
35 PDAD 2005, p. 231.

g)Transport ferroviaire

Le PMD reconnaît les avantages du mode ferroviaire, notamment au volet du potentiel de transport de marchandises ainsi qu'au plan environnemental[36]. En ce qui concerne le transport de passagers, le train est réputé confortable. Une gare de train se trouve à un jet de pierre du quartier Saint-Roch ; il s'agit d'une splendide entrée de ville. Le PDAD précise d'ailleurs que :

> « *il est impossible de concevoir le territoire de la capitale nationale, deuxième municipalité en importance au Québec, ne puisse disposer d'une offre adéquate de transport de personnes par rail* »[37]

Pourtant, bien que la question soit brièvement traitée dans le PMD, il ne résulte aucune recommandation issue du groupe de travail sur la mobilité durable, comme c'est pourtant le cas pour tous les autres modes de transport traités. Cette situation perpétue un constat dans les documents de planification des dernières années. Ainsi, le PDAD de 2005[38] reprend lui-même à son compte une remarque attribuée aux responsables du port de Québec en 2000 à l'effet que :

> « *l'avenir du système ferroviaire dans la région de Québec a peu fait l'objet de réflexion et encore moins d'un débat dans une vision globale* »[39].

Ce peu de considération accordé au rail aurait-il quelque chose à voir avec l'absence de représentant du ferroviaire autour de la table du groupe de travail sur la mobilité durable[40] ? Le CQSR se questionne, à savoir, pour quelle raison le ferroviaire ne s'est pas trouvé représenté durant l'élaboration du PMD ? L'absence d'une vision globale pour le rail dans le PMD est d'autant plus navrante que le PDAD entrevoyait déjà le mariage heureux que pourrait constituer le rail et le maritime. Le CQSR soutien la vision du PDAD, à l'effet qu'un tel mariage serait de nature à réduire les impacts du transbordement des marchandises portuaires sur le quartier Saint-Roch.

> **RECOMMANDATION 4**
>
> ***Le CQSR recommande que le PMD reconnaisse et promeuve une place plus importante au transport ferroviaire, notamment par la formulation d'une recommandation spécifique en soutien à ce mode de transport, considérant sa faible empreinte écologique et l'heureuse alternative qu'il constitue par rapport au camionnage pour transbordement des marchandises portuaires, ainsi que sa pertinence au transport des personnes.***

Pour des fins d'intermodalité, il va sans dire que les gares ferroviaires doivent être adéquatement intégrées au réseau de TC aux fins du transport des personnes. Ainsi, un éventuel tramway devra desservir la Gare du Palais.

---

36 PMD, p. 105-107.
37 PDAD, p. 157.
38 PDAD, p. 154.
39 ADMINISTRATION PORTUAIRE DE QUÉBEC, *Plan d'utilisation des sols*, octobre 2000.
40 PMD, p. 5.

4.2. Comprendre la vision qui motive le Plan de mobilité durable

a) Décortiquer le document

Afin d'améliorer notre compréhension du PMD, survolons le texte en suivant deux thèmes.

Les recommandations

Des 63 recommandations du groupe de travail sur la mobilité durable émises dans le PMD :

- environ la moitié traitent spécifiquement de transport
- environ le quart traitent d'enjeux connexes (concertation entre les niveaux de gouvernement, financement, etc.)
- une dizaine traitent plutôt d'urbanisation (développement immobilier, aménagement du territoire, etc.)
- 2 recommandations mentionnent explicitement le quartier Saint-Roch (R12 et R19).
- 2 recommandations font usage du terme « mixité » (R6 et R38)
- 2 recommandations proposent une réouverture et une modification du PDAD (R4 et R47)

Le quartier Saint-Roch

Le PMD qualifie tour à tour le quartier Saint-Roch de :

- moteur de développement (p. 54)
- nœud du système de transports en commun (p. 54)
- piliers d'un centre-ville, vision multipolaire (p. 56, recommandation 12)
- plaque tournante du système de tramway (p. 76)

b) Structure de la population

Le PMD avance comme prémisse que « *la structure de la population se modifie* »[41]. Est-ce bien de la structure de la population dont il s'agit ici, ou bien, de sa distribution sur le territoire ? La précision est importante, puisque la distribution sur le territoire de la population est tributaire d'enjeux sociaux et économiques, notamment, les aléas du marché du logement et de la disponibilité des emplois et des services.

Une approche de planification adéquate permet de tenir compte des enjeux liés aux changements dans la structure ou la distribution sur le territoire de la population, alternativement. Les interventions économiques et sociales viennent accentuer ou amoindrir les problèmes liés aux changements dans la structure de la population, notamment, la gestion des déplacements, le développement immobilier, la croissance économique et le développement durable.

41 PMD, p. 119.

c)Rapport entre gestion des déplacements et développement immobilier

Le PMD établit des liens manifestement étroit entre l'aménagement du transport, que l'on veut financer surtout par les fonds publiques, et le développement immobilier que l'on veut financer surtout par les investissements privés.

> « De façon générale, les transports collectifs dans les villes sont planifiés, mis en place et gérés par le secteur public. Le développement urbain, en particulier le développement immobilier, relève davantage du secteur privé. »[42]

D'autres intervenants soutiennent un discours similaires :

> « Il est impossible de traiter de la question de la mobilité sans aborder celle de l'aménagement. Pour sortir de l'augmentation de la circulation automobile, il faut cesser d'essayer de gérer en vase clos le réseau du transport collectif pour gérer la mobilité de manière intégrée et globale. »[43]

Si le traitement concomitant du transport et de l'aménagement peut mener—ce qui est souhaitable—à une gestion intégrée et globale d'une mobilité durable, n'y a-t-il pas néanmoins un enjeu de préséance ? Est-ce le besoin d'une mobilité durable qui guidera les nouvelles tendances en aménagement, notamment la densification, ou bien, est-ce la pression du développement immobilier et de l'industrie du transport qui viendra dicter le choix des modalités de transport (type de véhicules, tracés pour le TC, etc.) ?

Dans le premier cas, on cherche à inciter les promoteurs, les professionnels et les bailleurs de fonds à aménager une ville qui se voyage bien, de manière confortable et à faible coût. Dans le second cas, ne risque-t-on pas d'aboutir à une situation où le secteur privé exerce une influence indue sur le secteur publique, notamment, quant à son droit de gérance des déplacements et ses choix de modalités de transport ? Ne risque-t-on pas, dans ce second cas, d'aboutir à une préséance *de facto* des intérêts du secteur privé, soit les intérêts immobiliers et industriels, sur ceux des citoyens, contribuables et usagers du TC ? De quelle manière l'administration municipale garantira-t-elle la préséance des intérêts des citoyens, contribuables et usagers des TC, sur ceux des intérêts du secteurs privé ?

---

42 PMD p. 24 « 2.3 Intégration de l'urbanisation et de la mobilité durable »

43 ACCÈS TRANSPORTS VIABLES, Québec—Une ville plus verte, plus équitable, plus prospère, mémoire, p. i

d)Rapport entre la croissance économique et le développement durable

Le PMD l'affirme sans équivoque :

> « La croissance économique doit impérativement être placée à l'enseigne du développement durable. »[44]

Le développement durable comprend conventionnellement les trois volets : économique, environnemental et social. La croissance économique promet une prospérité à laquelle la population de Québec en est venue à s'attendre au fil des dernières décennies. Depuis peu, les considérations environnementales ont pris l'avant scène et il est maintenant admis de considérer le coût assumé par l'écologie du fait de l'empreinte laissée par nos activités économiques. Le volet social, quant à lui, demeure un aspect souvent moins bien défini du développement durable.

Ainsi, le CQSR se questionne selon l'angle du social quant à l'intention première qui motive le PMD. S'agit-il d'offrir aux citoyens l'opportunité de vivre et se déplacer autrement, ou bien, s'agit-il en premier lieu de mettre la table pour les promoteurs immobiliers ? Si ces deux intérêts coexistent souvent à leur avantage mutuel, qu'advient-il des situations problématiques où il y aurait conflit entre l'intérêt des contribuables et des usagers du transport collectif versus l'intérêt et des promoteurs immobiliers, des professionnels[45] (architectes, designers), des institutions financières et des développeurs de technologie des transports (e.g., fabricants de tramway, etc.) ?

L'administration municipale garantira-t-elle l'intérêt des électeurs et des payeurs de taxes ? Par l'adoption et la mise en œuvre du PMD, s'assurera-t-on de préserver une saine distance critique et la marge de manœuvre nécessaire vis-à-vis des intérêts privés afin de garantir en tout premier lieu l'intérêt des commettants qui fournissent le financement et, surtout, la légitimité à l'appareil municipal ?

> **RECOMMANDATION 5**
>
> ***Le CQSR recommande que l'administration municipale inclut au PMD, suivant le volet social du développement durable, des dispositions claires et sans équivoque prévoyant et garantissant la préséance des intérêts publiques (citoyens, contribuables et usagers des TC) sur les intérêts privés dans les situations ou la mise en œuvre du PMD conduirait à des conflits entre les intérêts du secteur privé et ceux du secteur publique.***

44 PMD, p. 27.
45 PMD, p. 51, recommandation no 9.

4.3. Respecter l'identité communautaire de l'actuel quartier Saint-Roch

a)Survol historique

Saint-Roch a connu plusieurs déclins et renaissances. De simple faubourg pour loger la main d'œuvre de Québec, plusieurs fois la proie des flammes, le quartier est grouillant d'activités économiques au XIXe siècle. Si la fermeture des chantiers navals et la fin de l'ère des tanneries a donné un dur coup à l'industrie local, la rue Saint-Joseph a néanmoins connu une époque fleurissante au XXe siècle où ses commerces attiraient les gens de tout l'est du Québec.

Il demeure que le Saint-Roch d'aujourd'hui est un espace urbain balafré par les expériences d'aménagements urbain. Grand bénéficiaire de l'ère béton, le nord du quartier a vue les berges de la rivière Saint-Charles transformées en promenade stérile et délaissée et les accès naturels au Parc Victoria obstrués par le tout-à-l'auto. Le sillon routier labouré dans la trame urbaine du quartier Saint-Sauveur aboutit à la porte ouest du quartier au carrefour Charest et Langelier. À l'est, nul effort pour se souvenir de la saga des bretelles d'autoroute (Honoré-Mercier), au nombre de quatre—dont deux aboutissent dans une falaise—surimposées sur un quartier vivant, dont l'ancien secteur chinois. Sous les bretelles, une palissade immobilière (Palais de Justice, mail, etc.) qui obstrue le débouché naturel de la rue Saint-Joseph vers la Gare du Palais et le Port de Québec, séparant encore aujourd'hui—au moins psychologiquement—les pauvres de Saint-Roch des riches du Vieux-Port. Et que dire du toit du mail, tombeau du cœur du quartier pendant une génération. Le centre-ville est laissé à l'abandon, c'est l'effet « trou-de-beigne »—phénomène typique des villes nord-américaines.

Le début des années 1990 voit une ère de revitalisation : retrait du toit du mail, revitalisation des berges de la rivière Saint-Charles, enlèvement des deux bretelles d'autoroute inutiles. Les gouvernements et le privé réinvestisse dans le centre-ville de Québec et déjà, près de deux décennie plus tard, les effets sur trame urbaine sont manifestes. Cependant, il reste énormément d'ouvrage à abattre, notamment au volet de l'harmonisation des aménagements urbains avec les comportements de mobilité des travailleurs et des résidents du Centre-ville.

b)L'actuelle identité communautaire du quartier Saint-Roch

Le CQSR a développé un outil conceptuel—la *Charte de la qualité de vie dans le quartier Saint-Roch*[46]—afin d'articuler l'identité du quartier à travers l'énoncé d'une vision. La cohérence des interventions entreprises dans le quartier avec cette vision énoncée devient la mesure de la pertinence de ces interventions au regard des occupants du quartier.

> **RECOMMANDATION 6**
>
> ***Le CQSR recommande que toute action mise en œuvre des suites de l'application du PMD et qui concerne directement ou indirectement le quartier Saint-Roch tienne compte de la* Charte de la qualité de vie dans le quartier Saint-Roch.**

46 Voir note 9.

c)Développement durable, volet social

Le PMD mise fortement sur le développement immobilier. Il faudrait s'assurer que ce développement comporte une certaine diversité dans l'offre de logement. Le maintien et la promotion de la mixité sociale est un enjeu clé pour le CQSR. Mais comment définit-on la « *mixité* » ?

Un événement publique, le récent *Forum citoyen sur la mixité dans le quartier Saint-Roch*[47] (mars 2010), est venu préciser en quoi consiste au juste le concept de mixité pour les gens du Centre-ville. Au volet de la mobilité, on retient du Forum que le quartier Saint-Roch se veut un quartier sûr où le TC et les TA doivent être mis de l'avant comme des alternatives intéressantes pour les personnes de toutes conditions par rapport à la circulation automobile.

Le PMD, pour sa part, conçoit la mixité comme :

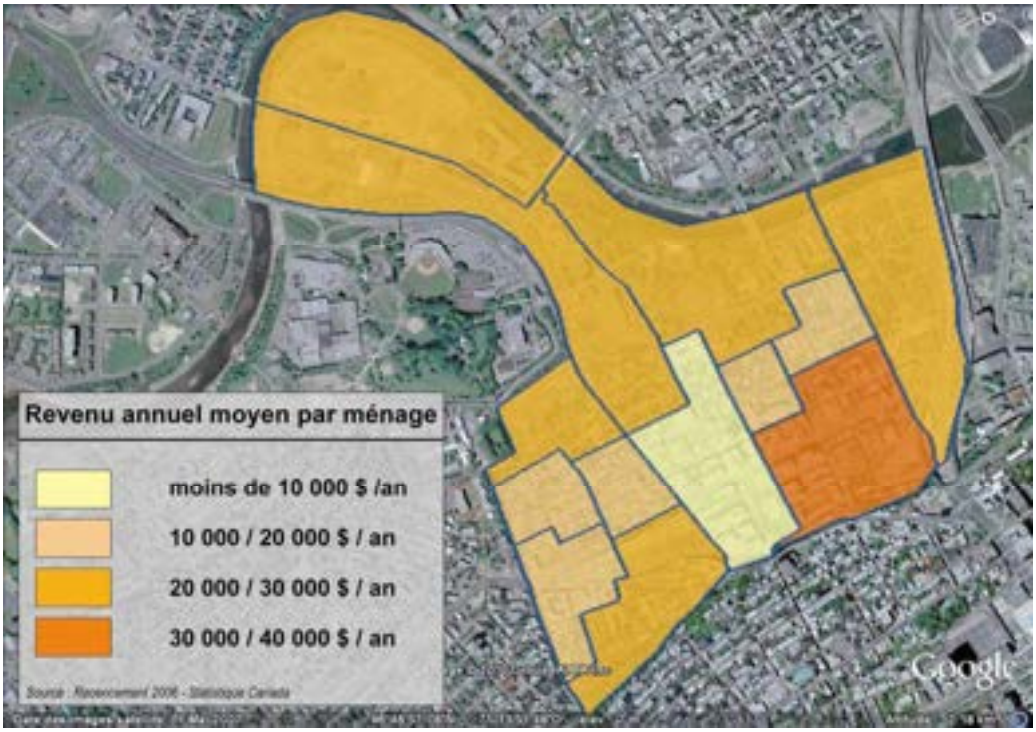
- la mobilité durable accessible aux « *personnes de toutes conditions* »[48]
- la « *mixité des fonctions des immeubles et des quartiers* »[49]
- la mixité dans la vocation des immeubles : « *commerces au étages inférieurs et habitations au-dessus* »[50]
- la concentration des « a*ctivités de commerce et de services à proximité des noyaux de quartiers et autour des arrêts* »[51] du réseau de TC

On comprend donc que, pour le PMD, la mixité est d'abord une question de diversité dans l'offre de services. L'offre de services de proximité est effectivement un incitatif important pour inciter les gens à venir s'installer au centre-ville et limiter l'étalement urbain. Cependant, le PMD ne précise pas les moyens qui seront utilisés pour augmenter cette offre de services. Le CQSR avance que le maintien de services de proximité en matière de santé, d'éducation et de loisirs est fondamental au bien-être et à la qualité de vie de sa population. En outre, l'opération d'établissements d'affaires et de services doit se faire dans le respect de la population.

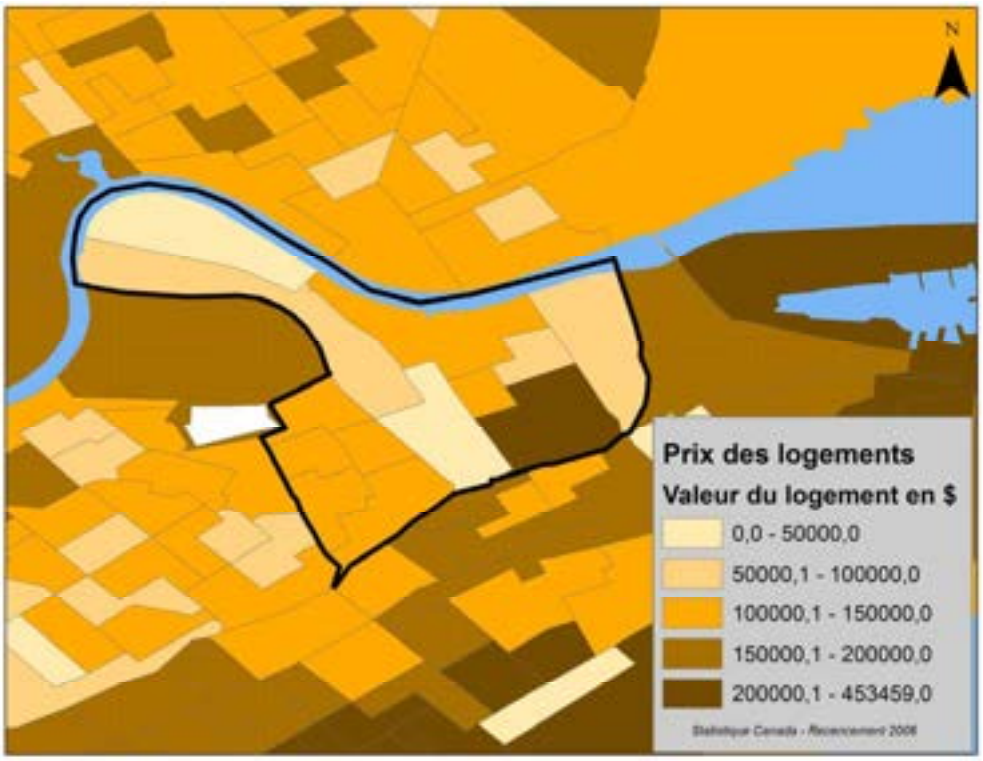
Parallèlement, l'offre en matière d'habitation doit correspondre aux besoins et au moyens de chaque groupe de population. Cette préoccupation converge avec la recommandation no 3[52] du PMD. Cependant, le CQSR va plus loin en demandant que l'actuelle mixité sociale du quartier Saint-Roch, qualifiée notamment par la mixité des niveaux de revenu et de logement de sa population, soit maintenu dans les proportions actuelles.

Les deux cartes qui suivent tracent un portrait socio-économique de la population du quartier Saint-Roch, soit suivant le revenu et suivant le prix du logement.

47 L'EnGrEnAgE, *Forum citoyen sur la mixité dans Saint-Roch—Au delà de la diversité, vers une réelle mixité*, Rapport d'activité, mars 2010. [En ligne] Consulté le 2010.09.30 à partir de http://www.droitdeparole.org.
48 PMD, p. 24.
49 ibid.
50 PMD, p. 49.
51 PMD, p. 98.
52 PMD, p. 45.



Carte 7—Tissu social du quartier Saint-Roch.



Carte 8—Répartition du prix du logement dans le quartier Saint-Roch.

Le groupe de travail sur la mobilité durable propose une densification de la trame urbaine, notamment dans les quartiers centraux. Pour ce faire on devra construire plus en hauteur. On demande pour ce faire la révision du PDAD et l'inclusion d'un mode de « zonage d'accessibilité »[53]. Cependant, le PMD ne fournit pas d' indication quant au type d'habitation qui sera privilégiée. Le PMD estime à 10 000 logements, le potentiel de développement situé sur l'axe Charest (entre le boulevard Robert-Bourassa et D'Estimauville, excluant l'écoquartier[54]).

Considérant que la proportion de logements abordables, sociaux et collectifs (coopératives d'habitation, etc.) constituait près de 30 % du parc des logements du quartier Saint-Roch au début de sa récente revitalisation (estimé du début des années 1990), le CQSR demande que les mêmes proportions soient maintenues aujourd'hui et dans l'avenir, nonobstant le mouvement de densification prévue dans le cadre de l'application du volet aménagement urbain du PMD.

RECOMMANDATION 7

Le CQSR recommande de maintenir la mixité de l'offre de logement dans le contexte de la densification proposée par le PMD, notamment par le maintien d'une proportion de l'ordre de 30 % de logements abordables et/ou sociales (locatifs subventionnés, logements coopératifs, habitations collectives, etc.) par rapport à la tenure privée individuelle.

d)Reconversion urbaine de Saint-Roch

Saint-Roch deviendra un véritable moteur de développement et servira à projeter une nouvelle image de marque de Québec[55]. La mise en place d'un système de transport collectif amélioré contribuera à accélérer le développement économique du quartier et à renforcer sa fonction de pôle régional majeur. En implantant un tramway dans l'axe Saint-Roch, la ville de Québec souhaite générer des investissements importants[56]. Le CQSR est soucieux de protéger son milieu de vie et de conserver le caractère social et communautaire qui caractérise le quartier, notamment par l'intégration des familles et des enfants dans la vie du quartier.

À la lumière des expériences des dernières décennies vécues par Saint-Roch, on comprendra que les expressions « Reconstruire la ville sur la ville »[57] ainsi que « Reconversion urbaine »[58]ne soient pas à prime abord rassurante pour le quartier. Un effort de sensibilisation sera nécessaire afin de présenter les intentions qui sous-tendent le PMD et la sensibilité de cette planification urbaine à l'identité communautaire actuelle du quartier Saint-Roch.

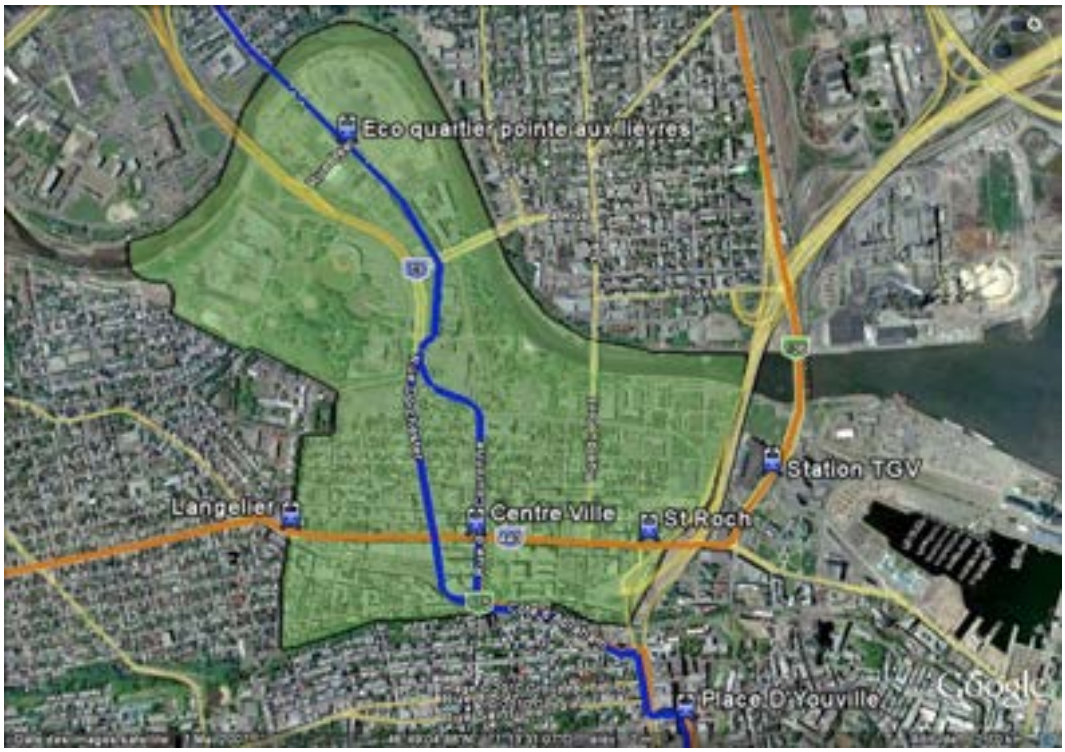
53 PMD, p. 47.
54 ibid.
55 PMD, p. 54.
56 PMD, p. 76.
57 PMD, p. 56.
58 PMD, p. 75.

e)Tramway

À propos du projet de tramway, deux enjeux distinct nous semblent en jeu :

- le choix de la technologie
- le choix du tracé

En ce qui concerne le tracé, bien que le choix de Charest Ouest nous paraisse surprenant, cela affecte peu les résidents de Saint-Roch qui se trouveraient dans tous les cas au carrefour des deux grands axes prévus pour le tramway. La carte suivante présente le tracé local du tramway à travers le quartier Saint-Roch.



Carte 6—Tracé et arrêts du tramway projeté dans le quartier Saint-Roch.

En ce qui concerne le choix de la technologie du tramway par rapport aux autres options, le CQSR joint sa voix aux autres quant à la nécessité de fonder l'analyse de la solution tramway sur les besoins des usagers de demain, mais d'abord et avant tout sur les besoins des usagers d'aujourd'hui qui, il faut le reconnaître, font actuellement les frais de décennies de sous-financement du transport en commun à Québec. En outre, le CQSR insiste sur l'importance de la préséance de l'intérêt du contribuable sur celui du secteur privé.

RECOMMANDATION 8

Le CQSR recommande que le PMD présente une analyse plus approfondie de la pertinence du tramway en tant que solution aux besoins actuels et futurs des usagers du TC, notamment en comparant le tramway aux autres solutions disponibles.



Photo 1 : Le tramway rue de la Couronne vers 1920. On remarque à gauche la Motors Ltd, agent Ford, à droite J. Edmond Poulin, marchand d'automobiles, et au coin de la rue Fleurie, Goulet & Bélanger Ltée, entrepreneurs électriciens.[59]

59 http://picasaweb.google.com/lh/photo/gdYgkMWkaT488qQDDG15FA

Pour vivre et se déplacer autrement

Plan de mobilité durable

Document de consultation Juin 2010

Réponse à la consultation

réalisée par

L'exécutif du conseil de quartier de Saint-Sacrement

29 septembre 2010

L'Exécutif du Conseil de quartier de Saint-Sacrement

M. Jacques Alméras	**Président**
M. Roger Boileau	**Vice-président**
M. Martin Dumas	**Administrateur**
Mme Marie-Ève Fortier	**Administratrice**
Mme Danielle Grondines	**Administratrice**
M. Marc Julien	**Administrateur**
M. Jean-Christian Roy	**Administrateur**
Mme Marie-Josée St-Germain	**Trésorière**
Mme Sylvie Turcotte	**Secrétaire**
M. Yvon Bussières	**Conseiller municipal**

Les membres du comité de circulation

Mme Danielle Grondines

M. Marc Julien

Mme Marie-Josée St-Germain

Mme Sylvie Turcotte

Introduction

Le conseil de quartier de Saint-Sacrement est depuis plusieurs années sollicité par des problématiques concernant la densification de l'habitation et la circulation dans ses rues résidentielles. En effet, des processus élaborés d'information et de consultation ont été réalisés récemment autour des projets Cité Verte, Bellevue et Champenoise. Au cours de ces activités, ou lors de rencontres régulières, les préoccupations des citoyens ont été clairement exprimées au chapitre de la densification et de ses impacts afférents sur la circulation. En effet, on constate déjà, aux heures de pointe, des bouchons importants de circulation sur le Chemin Sainte-Foy particulièrement aux abords de la Côte Saint-Sacrement et, conséquemment, des comportements d'évitement des automobilistes dans les rues résidentielles sur lesquelles on déplore la vitesse excessive de certains véhicules. Enfin, la sécurité autour des écoles est devenue aussi un enjeu important, que ce soit celle des élèves pour les écoles primaires, ou celles des citoyens près du CEGEP Garneau.

Le Conseil de quartier de Saint-Sacrement a mis en place depuis deux ans un comité de travail sur la circulation afin de répondre aux préoccupations de citoyens exprimées non seulement lors de ces consultations, mais également lors d'autres rencontres régulières du conseil de quartier. Dans ce sens, son exécutif disposait déjà d'informations pertinentes qui permettent de présenter et de faire valoir dans ce document les préoccupations des citoyens du quartier. Celles-ci se retrouvent dans les commentaires faits à diverses recommandations identifiées dans le Plan de mobilité durable.

D'entrée de jeu, et vous serez en mesure de le constater, les membres de l'exécutif du Conseil de quartier Saint-Sacrement sont favorables à la presque totalité des recommandations de ce plan. Cependant, et nos commentaires vont dans ce sens, entre les objectifs visés et leur mise en place, il faut s'assurer que des éléments importants pour la qualité de vie des citoyens du quartier soient pris en compte. Cela nous apparaît un gage de réussite.

Nous croyons que le processus de consultation actuel ne devrait constituer qu'une première étape visant un consensus autour d'une vision globale du développement de notre Ville. Par la suite, l'instauration de changements significatifs, même s'ils vont dans le sens de ce plan, devrait continuer de faire l'objet de présentations et de consultations générales ou ciblées selon le cas.

Le Conseil de quartier de Saint-Sacrement est disposé à poursuivre son engagement dans ce processus

Plan de mobilité durable

Pour vivre et se déplacer autrement

	Recommandation	Commentaires
Les cibles		
1	Doubler d'ici 2030 la part modale du transport en commun, à Québec et à Lévis	**En accord avec cette recommandation**. Par ailleurs, il faut considérer implanter cette mesure toujours dans l'optique du développement durable, donc en utilisant des moyens diminuant la pollution atmosphérique, sonore et visuelle. Des incitatifs pour réduire l'option d'utiliser une voiture à Québec pourraient être mis en place. (ex. coût des billets réduits, transport en commun déductible d'impôt, augmentation des couts de stationnement en ville/lieu de travail, système de taxage de véhicules circulant dans la zone centrale (tel qu'implanté à Singapour) etc.). Il a été noté que lors de la consultation publique qui a eu lieu les 22, 23 et 25 septembre, il a été dit à maintes reprises qu'une voiture demeurera indispensable pour les citoyens de la ville de Québec, ce qui va à l'encontre de cette cible d'augmentation du transport modale. Les maisons d'enseignement collégial et universitaire pourraient établir des ententes avec le RTC afin d'offrir du transport en commun réservé à leurs clientèles à prix modique (attractif) comme le font les maisons d'enseignement élémentaire et secondaire, ainsi que certains ministères. Il pourrait en résulter une baisse significative de l'utilisation de l'automobile pour les étudiants de ces niveaux d'enseignement. Enfin, pour atteindre cet objectif global, il faut identifier l'utilisation actuelle du transport en

	Recommandation	Commentaires
		commun selon les types de clientèle et les quartiers afin d'avoir des cibles et des moyens différents et adaptés aux diverses réalités.
2	Fixer la part modale du transport actif (marche et vélo) à 17 % de l'ensemble des déplacements de l'agglomération de Québec	**En accord avec cette recommandation**. Pour cela, il faudra améliorer grandement le réseau cyclable **utilitaire** dans l'agglomération de Québec. Il sera important d'avoir des liens les plus directs possibles entre les milieux résidentiels ou les pôles d'échanges et les principaux pôles d'activités. Il sera essentiel de faciliter le transfert de la Basse ville vers la Haute ville (tapis roulant, élévateur) à deux endroits au minimum (par exemple, à Sainte-Foy, vers l'Université, le CEGEP et les centres commerciaux et pour la Colline parlementaire), notamment pour le réseau cyclable. Il faudrait également améliorer l'inter modalité entre le transport en commun et le transport actif (stationnements pour vélo, systèmes de location de vélo, supports pour les vélos dans les autobus).
L'urbanisation		
3	Offrir aux nouveaux ménages une diversité de modes d'habitation à l'intérieur du périmètre urbanisé de la ville de Québec	**En accord avec cette recommandation**. La ville devra se doter d'une politique ferme en matière de zonage qui assure le respect du caractère «maison unifamiliale isolée» des secteurs déjà existants afin de favoriser la venue de jeunes familles et maintenir le niveau de qualité de vie enviable de ces secteurs. Bref, la ville de Québec devra respecter les résidents actuels des différents quartiers déjà en place. Pour densifier à l'échelle humaine (terme à définir), il faut

	Recommandation	Commentaires
		éviter des immeubles de plusieurs étages à proximité des maisons unifamiliales, même si certaines erreurs dans ce sens ont été commises dans le passé, notamment dans le quartier Saint-Sacrement (ex : Samuel Holland, Le Noblet). Il faut offrir diverses options en matière d'habitation en tenant compte du voisinage : maisons en rangée, jumelés, duplex, petits multifamiliaux de 2 étages. La consultation de la population est primordiale pour que le tout se fasse dans l'harmonie, non seulement sur le zonage, mais aussi sur les plans d'aménagement des espaces destinés à une densification. **Il faut également penser à conserver les espaces verts.** L'exercice d'une identification des secteurs résidentiels, et même des rues résidentielles devrait être fait dès maintenant pour assurer que la densification s'effectue principalement sur les artères importantes de la ville selon le présent plan de développement durable ainsi que dans l'optique d'urbanisation du TOD (Transport Oriented Development). Le Transit Oriented Development vise à combattre la congestion urbaine et routière, à réorganiser et optimiser le tissu urbain, à répondre aux enjeux sociaux et environnementaux Enfin, le quartier Saint-Sacrement compte un certain nombre de terrains et bâtiments appartenant encore aux communautés religieuses. Il faudra particulièrement porter attention aux projets qui s'y développeront lors de la vente de ces propriétés afin d'augmenter le nombre de logements attrayants pour les jeunes familles.

	Recommandation	Commentaires
4	Réviser le Plan directeur d'aménagement et de développement de la Ville de Québec et y introduire une mode de zonage d'accessibilité	**En accord avec cette recommandation**, en autant que le *Plan directeur d'aménagement et de développement* tienne compte des commentaires formulés à la recommandation 3, notamment quant à la présence de transport en commun adéquat qui permette l'accès à des quartiers moins centraux.
5	Localiser prioritairement les services de garde à proximité d'une desserte de transport	**En désaccord avec cette recommandation**. Une telle recommandation risque d'augmenter l'achalandage du transport en commun par de jeunes et très jeunes enfants, causant ainsi davantage de stress pour les parents et les enfants. On devrait plutôt établir un ratio service de garde/nombre de familles dans chaque quartier afin de s'assurer la proximité aux résidences dans le développement des services de garde.
6	Appliquer des mesures particulières aux nouveaux quartiers qui seront développés (transport collectif, pistes cyclables, aménagement piétonniers, mixité, proximité des services, écoles)	**En accord avec cette recommandation**. En contrepartie, dans ses efforts de densification des quartiers plus âgés, la Ville devra s'assurer que les caractéristiques recommandées pour les nouveaux quartiers s'y appliquent également (notamment services de commodité, espaces verts et parcs d'amusement, aire piétonne et pistes et voies cyclables).
7	Axer l'aménagement des espaces libres et sous-utilisés en y privilégiant l'implantation d'immeubles à vocation mixte, de densité moyenne, et en accordant une nette priorité aux ensembles qui peuvent être desservis efficacement par le transport en commun	**En accord avec cette recommandation**. Il faut par ailleurs consulter la population afin de développer un consensus autour des notions relatives à la densité faible, moyenne et élevée. De plus, l'approbation des permis de construction pour les autres secteurs de la ville devra se faire de façon parcimonieuse afin de s'assurer que le nombre de nouveaux logements pour l'ensemble de la ville ne dépasse pas les besoins tel que calculés par l'Institut

	Recommandation	Commentaires
		de la statistique du Québec, ce qui autrement aurait pour effet de créer des quartiers fantômes et délabrés comme par exemple le quartier St-Roch dans les dernières décennies du vingtième siècle. La volonté de densification sans planification et suivi de l'ensemble du parc immobilier peut éloigner la ville de son objectif de rendre la ville attrayante et attirante.
8	Procéder à une densification à l'échelle humaine le long des grandes artères	**En accord avec cette recommandation, dans la mesure où le concept de densification à l'échelle humaine fait l'objet d'un certain consensus par la population.** Voir le commentaire de la recommandation # 3. Par contre, il sera toujours important d'identifier dans le *Plan directeur d'aménagement et de développement* les zones où il sera possible de construire des édifices de plusieurs étages sur ces grandes artères. La population devra toujours être consultée.
9	Faire appel aux architectes et aux designers afin qu'ils innovent dans la conception de nouveaux types de résidence et inviter les institutions financières à faire la promotion de ce type de résidence	**En accord avec cette recommandation** dans la mesure où cet appel ne devient pas un prétexte à une densification qui serait jugée exagérée. Par ailleurs, la Ville pourrait lancer et supporter, de concert avec l'École d'architecture de l'Université Laval, des études et/ou concours annuels pour développer des habitations de ville (autres que bungalow et cottage) particulièrement adaptées aux familles contemporaines et à des prix abordables afin de faciliter la tâche des entrepreneurs dans cette direction. Ces études/concours donneraient de la visibilité à ce type de recherches et apporteraient des solutions à ce difficile retour en ville de jeunes

	Recommandation	Commentaires
		familles.
10	Privilégier les projets qui répondent à ce souci d'innovation et qui permettent aux ménages de toutes conditions sociales d'avoir des solutions de rechange à la résidence unifamiliale isolée en banlieue	**En accord avec cette recommandation**. La qualité de vie des citoyens de la Cité devra absolument être préservée si on veut attirer les jeunes ménages. Le coût de propriétés et des copropriétés devra être accessible. Des programmes pourraient être prévus à cet effet, tel que cela a été fait à Montréal.
11	Inciter les promoteurs immobiliers à offrir, en particulier dans les premières banlieues de Québec, des immeubles d'habitation conçus pour les personnes âgés	**Plus ou moins en accord**. La ville devra faire une sérieuse planification de telles offres de promoteurs immobiliers afin de ne pas se retrouver avec un déséquilibre de tels logements dans les secteurs où les prix des logements sont plus élevés. Enfin, tous les quartiers, incluant ceux des banlieues même plus éloignées, devraient être visés par de tels projets.
Le transport collectif		
12	Adopter un concept urbain selon lequel Saint-Roch devient un des piliers du centre-ville à la jonction des deux axes reliant d'une part, la colline parlementaire à ExpoCité ; d'autre part, les pôles majeurs d'activités de Sainte-Foy, Lebourgneuf et D'Estimauville	**En accord avec cette recommandation.** Cependant, il faudra s'assurer de garder une qualité de vie pour les habitants de Saint-Roch.
13	Maintenir et renforcer les investissements des gouvernements dans les transports collectifs	**En accord avec cette recommandation dans la mesure où ces investissements vont dans le sens du développement durable**. Le RTC se doit de penser à introduire le plus tôt possible des véhicules hybrides ou électriques. Des objectifs et cibles devraient être exigés aux plus hautes instances (ex. Ministère de l'Environnement). Les programmes du Ministère pourraient cibler la conversion des moteurs utilisés

	Recommandation	Commentaires
		dans le transport en commun. Par ailleurs, plusieurs voies de circulation à Québec, ville historique, étant constituées de rues étroites, il est primordial pour garder le caractère unique de notre Ville d'adapter le transport en commun en fonction de cette réalité.
14	Mettre en place, dans l'agglomération de Québec, un système intégré de transport collectif comprenant quatre composantes répondant à des besoins spécifiques et complémentaires (réseaux à haut niveau de service, 15/30, de proximité, rapide)	**En accord avec cette recommandation.** Par ailleurs, le quartier Saint-Sacrement est déjà très sollicité par les transports en commun. En effet un pôle important existe dans le secteur Est (ex. Belvédère) ou il y a jonction des Métrobus 800-801-802. La ville (la Division de la gestion du Territoire) devra être vigilante concernant les artères à être utilisées par le RTC pour respecter les zones classifiées résidentielles. Cette responsabilité de classification des rues incombe à la ville. Toujours dans l'optique d'attirée des jeunes ménages ou tout simplement les résidents des banlieues, nous ne devons pas déstabiliser nos secteurs résidentiels.
15	Implanter, sur certains tronçons d'autobus, une voie réservée aux véhicules de transport collectif, aux taxis et au covoiturage	**En accord avec cette recommandation** d'autant plus que cela constituerait un incitatif à l'utilisation accrue de telles modalités de transport.
16	Donner la priorité à la circulation des véhicules de transport collectif sur le réseau à haut niveau de service et le réseau 15/30, de manière à en assurer la régularité	**En accord avec cette recommandation** qui suppose par ailleurs davantage de stationnements incitatifs, tout en respectant les quartiers et rues résidentielles. Voir Commentaire #14
17	Aménager des pôles d'échanges des réseaux de transport en commun afin de rendre l'accès facile, sécuritaire et confortable	**En accord avec cette recommandation.** Le tout doit être pensé de façon à réduire au minimum le temps de déplacement.

	Recommandation	Commentaires
18	Prévoir l'aménagement de parcs de stationnement incitatifs aux pôles majeurs d'échange dans la partie la plus urbaine ainsi qu'à la périphérie des villes de Québec et des Lévis	**En accord avec cette recommandation**. Le nombre de ces parcs de stationnement et leur situation géographique doivent être déterminés de façon à réduire au minimum le temps de déplacement. D'après la carte 15, *Arrimage régional*, le nombre de parcs de stationnements identifié nous apparaît insuffisant pour réduire au minimum le temps de déplacement. Ces parcs devraient être arrimés à des commerces de proximité afin d'en accroître l'attractivité.
19	Après avoir mené les études appropriées, mettre en place un réseau de tramway sur une distance de 28,6 kilomètres, qui constituera l'ossature du réseau de transport collectif soudant les liens entre le point focal du nouveau centre-ville (Saint-Roch), la colline parlementaire, les centres émergents de développement (D'Estimauville, Pointe-aux-lièvres et Expo Cité), le pôle majeur de Sainte-Foy et Lévis	**En accord avec cette idée de tramway.** Des études devront cependant se poursuivre afin d'en justifier davantage l'existence. Le tronçon central de la Cité (ex. Montcalm, Saint-Sacrement) n'est pas abordé. À tout le moins, il faudrait penser à des accès piétonniers conviviaux pour que les gens de la Haute-Ville rejoignent facilement les arrêts de tramway.
20	Implanter des systèmes technologiques d'information intégrés, transparents et conviviaux pour faciliter les déplacements en transport collectifs et l'accès aux stationnements publics	**En accord avec cette recommandation**. Avec de plus en plus de gens qui utilisent des moyens divers de communication électronique, il y aurait certainement un intérêt à ce que cette information soit disponible en temps réel pour faciliter à la fois les transports et le choix des citoyens.
21	Voir à ce que les services de transport adapté disposent de ressources suffisantes pour répondre aux besoins croissants et pour améliorer la qualité du service, et poursuivre les efforts de modernisation de ces services	**En accord avec cette recommandation**. Cela est un gage de succès.
22	Voir à ce que les services de transport adapté se développent dans un esprit de complémentarité avec ceux des territoires limitrophes, les autres acteurs locaux et régionaux en transport, notamment l'industrie du taxi, et le transport collectif régulier	**En accord avec cette recommandation.**

	Recommandation	Commentaires
23	Voir à ce que le réseau de transport collectif soit rendu progressivement accessible le plus rapidement possible sur un horizon de 20 ans	**En accord avec cette recommandation.**
24	Améliorer et développer les services de la traverse de Lévis : stationnements incitatifs, augmentation de la capacité et priorités transport des passagers, harmonisation des parcours d'autobus avec les horaires des traversiers, troisième bateau durant huit mois par année réservé au transport rapide des piétons et des cyclistes aux heures de pointe et pendant les grandes manifestations culturelles, aménagement d'un quai supplémentaire à Québec et à Lévis, amélioration de la signalisation	**En accord avec cette recommandation.**
25	Développer un service harmonisé ou intégré de transport en commun avec les MRC limitrophes sur la base d'objectifs communs : harmonisation des services, intégration tarifaire, partage des infrastructures et mise en commun de l'information aux usagers	**En accord avec cette recommandation.** Cela est indispensable.
26	Conclure des ententes avec les sociétés de taxi afin de convenir de certains modèles de véhicules qui consomment le moins de combustibles fossiles et présenter une image distinctive de Québec	**En accord avec cette recommandation,** qui devrait aussi s'appliquer aux véhicules du RTC
27	Rassembler les acteurs-clés afin de développer une offre de service de transport de qualité à l'aéroport international Jean-Lesage : taxis distinctifs, transport collectif à fréquence élevé, navettes	**En accord avec cette recommandation.** Cela est indispensable.
Le réseau routier		
28	Assurer la fluidité du réseau autoroutier, dans le respect de sa mission de transit interrégional, convertir certains tronçons d'autoroute en boulevard urbain, réserver certaines voies d'autoroute ou accotements au transport collectif et inciter le MTQ a contribuer financièrement à l'implantation de collectrices locales contribuant à diminuer les débits de circulation sur le réseau autoroutier.	**En accord avec cette recommandation.**
29	Transformer en boulevards urbains les tronçons de l'autoroute Laurentienne,	**En accord avec cette recommandation.** Ces

	Recommandation	Commentaires
	entre le boulevard Wilfrid-Hamel et la rue Prince-Édouard, de l'autoroute Robert-Bourassa, entre le Chemin Quatre-Bourgeois et le boulevard Laurier, et du boulevard Charest, entre l'autoroute Robert-Bourassa et l'avenue Saint-Sacrement	transformations devront se faire avec les investissements requis pour assurer la sécurité des piétons et des cyclistes (par exemple, bandes aménagées entre les voies réservées aux voitures et autobus et celles réservées aux piétons et cyclistes.
30	S'inspirer des nouvelles normes américaines en matière de construction des rues afin de permettre un partage optimal et sécuritaire de la rue entre les automobilistes, cyclistes et piétons tout en tenant compte des contraintes hivernales	**En accord avec cette recommandation de partage sécuritaire.** Quant aux normes à adopter, il faudra connaître davantage ces normes américaines et voir si elles sont applicables à notre réalité. Montréal a mis en place un partage des rues entre automobilistes, cyclistes et piétons qui assurent la sécurité des cyclistes et des piétons (en exemple les rues Christophe-Colomb, Rachel, Bennett, Gouin)
31	Accroître les mesures qui découragent l'utilisation des rues de quartier pout la circulation de transit	**En accord avec cette recommandation.** Le quartier de Sillery a instauré des mesures efficaces en la matière. **Attention** : L'option 1 de la piste cyclable visant à rendre le boul. René-Lévesque en sens unique pourrait éventuellement accroître cette circulation de transit dans le quartier Saint-Sacrement et Montcalm.
32	Aménager des parcours piétons et des places publiques dans les nouveaux quartiers de la ville de même que dans le centre-ville, dans le pôle de Sainte-Foy et dans le cœur des quartiers existants	**En accord avec cette recommandation.**
L'automobile		
33	Diffuser de l'information sur les coûts réels associés à l'acquisition et à l'usage d'une automobile de même que les coûts cachés de la résidence localisée loin des lieux d'études et de travail	**En accord avec cette recommandation.** Si les services du RTC atteignaient une efficacité qui permette à la durée d'un déplacement en autobus d'être aussi rapide que celui d'un déplacement en automobile, les résidents des banlieues pourrait continuer à jouir de la qualité de vie qu'on y retrouve tout en profitant des

	Recommandation	Commentaires
		services efficaces du transport collectif et il serait facile d'en démontrer les coûts de toute sorte à l'avantage des citoyens. Des incitatifs financiers devraient être mis en place pour changer la culture de l'utilisation de la voiture et augmenter le transport collectif (voir # 1).
34	Intensifier la promotion de l'auto-partage et en faciliter l'utilisation, notamment en offrant aux entreprises d'auto-partage des stationnements à des conditions avantageuses dans les quartiers centraux et dans certains pôles d'activités en banlieue	**En accord avec cette recommandation.**
35	Demander aux entreprises privées et aux employeurs du secteur public de la région d'encourager leur personnel à recourir au covoiturage et mettre en place à cette fin des dispositifs qui favorisent l'identification des employés résidant dans le même quartier. Permettre que certaines sections des autoroutes réservées au transport en commun soient également ouvertes aux automobilistes pratiquant le covoiturage	**En accord avec cette recommandation.**
36	N'acheter que des véhicules hybrides ou électriques pour remplacer et augmenter la flotte actuelle d'autobus du Réseau de transport de la Capitale, convenir avec Hydro-Québec et les gestionnaires de parcs de stationnements, de l'installation de bornes de recharge électrique pour les voitures, et poursuivre l'utilisation de véhicules de type Écolobus et implanter de telles navettes ailleurs sur le territoire	**En accord avec cette recommandation.** S'inspirer de ce que fait la ville de Zermat en Suisse, soit revenir à un service collectif gratuit pour les déplacements dans le Vieux-Québec
Le transport actif		
37	Accélérer la mise en œuvre du Plan directeur de développement du réseau cyclable de la Ville de Québec et l'inscrire dans une vision plus large de soutien au transport actif	**En accord avec cette recommandation.** Prioriser la réalisation des liens entre les tronçons existants, les accès Basse-Ville/Haute-ville et l'installation de stationnements de vélos Voir le commentaire de la recommandation 2.

	Recommandation	Commentaires
38	Faire du transport actif la solution au défi de la mobilité durable en demandant aux villes de Québec et de Lévis de poursuivre six enjeux dans la mise en œuvre de leur stratégie de transport actif : continuité, complémentarité, sécurité, mixité, connectivité et innovation	**En accord avec cette recommandation.**
39	Éliminer graduellement les stationnements sur le boulevard René-Lévesque afin d'améliorer le transport collectif	**En accord avec cette recommandation.** Cependant, il faut trouver des solutions alternatives pour les commerces et les résidents visés.
40	Soumettre à la consultation deux hypothèses de transformation du boulevard qui poursuivraient l'objectif d'amélioration du transport alternatif dans ce corridor stratégique	**En accord avec la recommandation de consultation**. Après avoir assisté à la présentation des diverses hypothèses le 28 septembre, voici une première réaction. La solution « boulevard René-Lévesque » semble plus coûteuse, moins sécuritaire pour les cyclistes et les piétons et elle comporte des irritants (ex. circulation de transit). L'option René-Lévesque semble viser plus spécifiquement un certain type de cyclistes, soit les cyclistes très expérimentés, ce qui est moins intégrateur pour la population générale des quartiers centraux. La solution « Père-Marquette », telle que développée en «bike boulevard» semble davantage accessible, très sécuritaire et réalisable à moindre coût, compte-tenu qu'il y aurait moins de développement à faire étant donné son existence actuelle. Également la proposition Père-Marquette semble aller dans le sens d'amener les jeunes familles dans les quartiers plus centraux et faire profiter à un plus grand nombre de jeunes (enfants, adolescents, jeunes adultes) le déplacement à vélo. Par ailleurs, en ce qui concerne la partie qui traversera spécifiquement le quartier Saint-Sacrement, nous souscrivons à l'ouverture d'une voie à travers le Collège Saint-Charles Garnier, ainsi qu'à travers les terrains Bellevue, ceci afin d'en faire un trajet plus

	Recommandation	Commentaires
		direct. Cependant, il a été peu question jusqu'à maintenant d'éventuels changements sur la rue De Callières qui deviendrait le prolongement de Père-Marquette pour cette piste. L'intention est-elle de faire également de cette rue un «bike boulevard»? Dans ce cas, quelles en seraient les conséquences sur la circulation et le stationnement ? Il reste encore bien des éléments à préciser, ce qui fait qu'une enquête de notre part qui serait réalisée auprès des citoyens de Saint-Sacrement démontrerait la même ambivalence que celle qui a été exprimée lors de la soirée du 28 septembre. Une étude technique de faisabilité, couplée à une étude des coûts de réalisation de chacune des options, doit être entreprise avant la prise de décision finale. Cette étude devra tenir compte de tout le trajet de la dite piste, soit du Vieux-Québec jusqu'à la pointe de Ste-Foy, et ce, en raison du fait qu'elle constituera un élément majeur dans le territoire urbain en raison de sa desserte de la toute la Haute-ville. Un choix éclairé sera possiblement un peu plus facile après cette étude, bien qu'elle n'éliminera pas les choix plus idéologiques (plus familial versus plus sportif, etc.), mais on connaîtra les embuches liées à chaque option et les coûts associés. À défaut d'une telle étude nous naviguons à vue à partir de l'expérience personnelle, des préférences et opinions de chacun, ce qui est loin d'être suffisant pour une planification à long terme d'un projet si important. Le conseil de quartier de Saint-Sacrement est prêt à poursuivre la réflexion avec les autorités de la Ville sur ce sujet important pour notre quartier.

	Recommandation	Commentaires
L'inter modalité		
41	Favoriser l'inter modalité pour répondre à des objectifs de développement durable en favorisant une multiplication des choix des modes de déplacement et leur intégration dans un système cohérent	**En accord avec cette recommandation.**
Le transport de marchandises		
42	Faciliter la circulation lourde sur les axes routiers qui desservent les parcs et les zones industrielles et qui donnent accès aux secteurs de distribution des marchandises, tout en s'efforçant de réduire l'impact de ces activités de transport sur la vie urbaine	**Difficile à comprendre.** Si on parle de marchandise pour alimenter les zones industrielles, ça semble aller. Cependant, comment réaliser cette option pour l'alimentation des commerces à l'intérieur des quartiers (concept de mixité).
43	Préserver le potentiel offert par le réseau ferroviaire existant compte tenu des avantages que ce mode de transport offre sur le plan du développement durable et de son importance pour le développement économique de Québec et de sa région	**En accord avec cette recommandation.**
44	Demander aux gouvernements de poursuivre leurs investissements dans les infrastructures qui favorisent l'utilisation du transport maritime des marchandises, ce mode de transport étant le plus avantageux sur le plan écologique	**En accord avec cette recommandation.**
45	Évaluer, avec le concours de l'Aéroport international Jean-Lesage, le potentiel de développement à moyen et long terme du fret aérien à cet aéroport, et favoriser l'implantation d'entreprises pouvant tirer profit du transport des marchandises par voie aérienne dans le parc industriel projeté aux limites de la zone aéroportuaire.	**En accord avec cette recommandation.**
46	Demander aux gouvernements d'investir dans la recherche et dans les infrastructures en vue de développer l'inter modalité du transport des marchandises et au gouvernement du Canada d'assouplir la réglementation afin de permettre aux sociétés de transport ferroviaire d'utiliser leurs voies	**En accord avec cette recommandation.**

	Recommandation	Commentaires
	respectives afin d'améliorer l'efficacité d'ensemble du transport des marchandises et l'inter modalité.	
Les partenaires		
47	À la Ville de Québec ; procéder à la révision de son Plan directeur d'aménagement et de développement (PDAD), adopté en 2005, et de la réglementation d'urbanisation qui en découle, de manière à y intégrer les stratégies d'urbanisation et de développement du territoire, ainsi que celles relatives au transport collectif et actif et au transport de marchandises, visées par le Plan de mobilité durable	**En accord avec cette recommandation.** Voir le commentaire de la recommandation # 3.
48	À la Ville de Lévis : poursuivre ses démarches en matière d'aménagement et d'urbanisme de manière à contenir l'étalement urbain et à favoriser un usage rationnel de l'automobile et du camion sur son territoire, et ce, en vue de diminuer la pression de plus en plus importante engendrée par la circulation routière à la tête des ponts et faciliter les échanges inter rives	**En accord avec cette recommandation.**
49	À la Ville de Québec et à la Ville de Lévis : s'assurer que les sociétés de transport en commun disposeront des ressources financières nécessaires à l'implantation des systèmes de transport collectif prévus dans le Plan de mobilité durable et à la prestation des services qui en découlent	**En accord avec cette recommandation.**
	Recommandation	Commentaires
50	Au Réseau de transport de la Capitale : réviser son plan stratégique afin de tenir compte des recommandations du Plan de mobilité durable à l'égard du transport collectif et établir un partenariat avec la Société de transport de Lévis, étant donné l'importance des liens et des échanges entre les deux villes	**En accord avec cette recommandation.**
51	À la Société de transport de Lévis : poursuivre son exercice de restructuration et de modernisation des services de transport en commun en vue d'améliorer l'interconnexion des systèmes et des services de transport en commun de la rive nord et de la rive sud dabs une optique de planification à long terme	**En accord avec cette recommandation.**

	Recommandation	Commentaires
52	Aux municipalités régionales de comtés (MRC) : planifier le développement urbain de leur territoire et l'implantation de réseaux de transport en commun en direction et en provenance des villes de Québec et de Lévis en considérant les orientations, les stratégies d'intervention et le Plan de mobilité durable,	**En accord avec cette recommandation.**
53	À la Communauté métropolitaine de Québec : s'appuyer sur les orientations, les stratégies d'interventions et le plan d'action du Plan de mobilité durable pour assurer la cohérence des stratégies adoptées à l'ensemble de son territoire d'intervention. Il lui recommande également de poursuivre ses démarches en vue de faciliter l'arrimage du transport en commun entre les MRC et les villes de Québec et de Lévis	**En accord avec cette recommandation.**
54	Au ministère des Transports du Québec : apporter un soutien financier à la mise en œuvre des orientations, des stratégies d'intervention et du plan d'action en matière de transport collectif proposés dans le cadre du Plan de mobilité durable et de transformer certaines sections d'autoroute en boulevard urbain	**En accord avec cette recommandation.** Voir le commentaire à la recommandation # 29.
55	Au ministre des Transports du Québec : inclure les services de la traverse Québec-Lévis dans l'offre globale de services de mobilité, adapter en conséquence ses politiques d'autofinancement et accorder à cette société les moyens qui lui permettent de contribuer efficacement aux enjeux de mobilité durable	**En accord avec cette recommandation.**
56	Au ministère des Transports du Québec : appuyer et assurer le suivi des recommandations du Plan de mobilité durable à l'égard du transport des marchandises et apporter son soutien technique et financier à leur réalisation	**En accord avec cette recommandation.**
57	Au ministère des Transports du Québec : tenir compte des orientations, des stratégies d'intervention et du plan d'action proposés dans le Plan de mobilité durable, lors de la préparation des projets de réaménagement et de développement du réseau routier supérieur	**En accord avec cette recommandation.**
58	Au ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du	**En accord avec cette recommandation.**

	Recommandation	Commentaires
	territoire : prendre les mesures nécessaires pour éviter les effets de débordement de l'étalement urbain susceptibles de se produire en dehors des limites du territoire visé par le Plan de mobilité durable	
59	Au ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs : prendre acte du faut que plusieurs mesures du Plan de mobilité durable s'inscrivent dans la poursuite des objectifs du Plan d'action 2006-2012 sur les changements climatiques. Compter par conséquent sur le soutien financier prévu dans le Plan d'action pour assurer la mise en œuvre de ces différentes mesures	**En accord avec cette recommandation.**
60	Au gouvernement de Québec : poursuivre ses démarches auprès du gouvernement fédéral afin que ce dernier puisse contribuer financièrement `a la mise en œuvre des mesures d'amélioration du transport collectif prévues dans le Plan de mobilité durable	**En accord avec cette recommandation.**
61	Au ministère des Transports du Québec : faire les représentations nécessaires, auprès des ministères et organismes fédéraux concernée, afin de favoriser la mise en œuvre des recommandations relatives au transport des marchandises qui impliquent des interventions et des décisions de la part de ces derniers	**En accord avec cette recommandation.**
62	En ce qui concerne les entreprises et les institutions : • À la Ville de Québec : soutenir les entreprises et les institutions qui veulent développer des projets-pilotes ou prendre des initiatives particulièrement novatrices en matière de mobilité ; • Aux entreprises et institutions de 100 employés et plus : se doter d'un plan de mobilité d'entreprise qui s'inspire des orientations du Plan de mobilité durable ; • À la Ville de Québec et à la Ville de Lévis : encourager les promoteurs, au moyen de mesures incitatives, à déposer, en même temps que leur demande de permis pour la réalisation de leurs projets, un plan de mobilité qui respecte les orientations du Plan de mobilité durable	**En accord avec cette recommandation.** Notamment, la Ville pourrait fournir à la fois une expertise technique et financière aux propriétaires institutionnels et commerciaux pour les inciter à installer sur leurs terrains des haltes/abris de vélo sécuritaires et fonctionnels. Ceci constituerait un incitatif de plus à l'utilisation du vélo.

	Recommandation	Commentaires
63	Aux citoyens : participer activement au processus de consultation sur le plan de mobilité durable et collaborer à la réalisation de projets collectifs, en matière d'aménagement et de mobilité	**En accord avec cette recommandation.**

CONSEIL DE QUARTIER

DE VAL-BÉLAIR

Québec, le 27 septembre 2010

Service des communications de la Ville de Québec
Consultation Mobilité durable
2, rue des Jardins
Québec (Québec)
G1R 4S9

Objet : mémoire déposé dans le cadre de consultation publique sur le Plan de mobilité durable

Dans le cadre de la consultation publique de la Ville de Québec portant sur *Le Plan de mobilité durable* présenté les membres du groupe de travail sur la mobilité durable, le Conseil de quartier de Val Bélair (CQVB) présente un mémoire faisant état des préoccupations des citoyens du quartier en regard des diverses propositions soumises par le groupe de travail.

À ce propos, les membres du Conseil de quartier de Val Bélair tiennent d'abord à souligner l'excellent travail de réflexion et de synthèse réalisé dans le cadre du document de consultation qui a été diffusé à la population. Par ailleurs, les membres du CQVB souhaitent féliciter l'ensemble des participants et collaborateurs du groupe de travail sur la mobilité durable pour la qualité des propositions soumises, le caractère innovant de plusieurs d'entre elles et le réalisme de la démarche proposée. Des éléments déterminants en regard du succès souhaité d'une telle démarche et des impacts positifs sur le développement de la Ville de Québec.

Le Conseil de quartier de Val-Bélair a exprimé à plusieurs reprises sa grande préoccupation pour la mobilité des citoyens dans un quartier appelé anciennement « Ville de la nature » et que les gens choisissent particulièrement pour sa proximité avec la nature. Cette préoccupation a également été transmise au conseil d'arrondissement et réitérée dans les différentes opinions et recommandations que le conseil émet sur les projets dont le Plan de quartier. Rappelons que le district de Val Bélair se caractérise par les éléments suivants :

- 3e quartier le plus populeux de la Ville de Québec (22 625 habitants – 2006)
- Quartier ayant la population la plus jeune (âge moyen 33,5 ans);

Mentionnons également que selon les projections du Service de l'aménagement du territoire de la Ville de Québec, dans le quartier de Val Bélair, le nombre d'unités de logement devrait s'accroître de 1000 unités dans la seule période de 2009 à 2011. Cela entraînera un impact important sur le parc automobile déjà existant en l'augmentant de plus de 1800 véhicules en circulation. Cette estimation tenant compte de l'obligation de la majorité des familles dont les deux parents travaillent d'avoir deux véhicules. Aussi, il y a urgence d'agir et de mettre en œuvre des stratégies favorisant la mobilité de l'ensemble des citoyens en regard de la diversité des besoins afin de préserver la qualité de vie des citoyens actuels et futurs du quartier. *Les membres sont généralement en accord avec les cibles du Plan de mobilité durable,*

notamment celle de fixer un horizon de 20 ans (2030) pour l'atteinte des cibles suivantes : doubler la part modale du transport en commun et fixer la part modale du transport actif (marche et vélo) à 17 %.

La mobilité durable en banlieue est représentée par deux principaux concepts soit la facilité des citoyens à se rendre au centre ville ou au lieu de rassemblement (terminus) et la proximité des commerces de tout genre.

Les membres du comité de travail qui représentent le conseil de quartier de Val-Bélair ont décidé de transmettre ce mémoire faisant état de préoccupations importantes en regard de la mobilité durable. Vous trouverez donc ci-dessous une série de commentaires et de recommandations qui permettront à la commission, nous l'espérons, de prendre conscience des préoccupations et des attentes des résidants du quartier de Val-Bélair.

Commentaires et recommandations concernant le poin 5.1 *Urbaniser autrement*

Les membres du CQVB sont généralement en accord avec la proposition voulant que les nouveaux logements et commerces soient localisés à l'intérieur du territoire actuellement urbanisé (carte 10, p. 48), même si cela implique de construire moins de maisons unifamiliales isolées mais plus de jumelés, de maisons en rangée et de petits immeubles multifamiliaux.

- Tel que mentionné dans le Plan de quartier de Val Bélair au point 2 *Améliorer l'aspect des artères commerciales et principalement le Boulevard Pie-XI*, notamment en préparant un plan d'action spécifique au Boul. Pie-XI de façon à favoriser l'aménagement de résidences permettant de densifier la population le long d'artères d'importances et l'implantation de commerces et de services de proximité attrayants pour les citoyens du quartier;

Commentaires et recommandations concernant le point 5.3 *Se déplacer autrement – multiplier le choix des modes de déplacement*

Concernant le déploiement de services de transport en commun, les membres du CQVB tiennent tout d'abord à rappeler l'importance de développer un réseau performant pour les citoyens de Val Bélair habitués à la voiture. En effet, le défi ne consiste pas simplement à offrir une alternative comparable en terme d'efficacité (durée, confort, coûts, etc), mais une alternative largement plus efficace. C'est, selon l'avis des membres du CQVB, une condition essentielle de succès du développement du transport en commun dans les quartiers « périphériques ». Or, à la lecture de la proposition du plan de mobilité durable, des questionnements subsistent quant à l'efficience des structures de transport en commun :

- Mettre en place une ligne d'autobus *express* de type 800 et 801 pour les citoyens de Val Bélair;
- Disponibilité d'autobus pour se rendre au travail le plus directement possible à tous les jours y compris le dimanche;
- Développer un service d'autobus express disponible, notamment pour les étudiants des CEGEP et universités de la Ville de Québec régulier. Les étudiants auront moins tendance à utiliser l'automobile;
- Rendre disponible des lignes d'autobus express pour les différents lieux de travail majeurs (complexe G, Boul. Laurier, Marly, parcs technologiques et industriels, CHUQ, etc.). Le service devrait d'ailleurs être continu afin de permettre aux travailleurs ayant des horaires variables ou non traditionnels de profiter des infrastructures de transport collectif;
- Faire converger les différents trajets des autobus vers le futur tramway;

- Avoir une voie réservée pour le service d'autobus sur les principaux artères tel que Henri IV, Capitale (Félix Leclerc), Robert Bourassa etc.;
- Diversifier les trajets d'autobus pour rejoindre le plus grand nombre de citoyens en incluant les nouveaux quartiers et la liaison est-ouest, : *8.1.2 Établir des liens d'information entre les divers intervenants afin de pouvoir proposer des améliorations sur le service*;
- Prévoir des taxi-bus pour rejoindre le point de rassemblement, : *8.1.3 Promouvoir et améliorer l'utilisation du Taxi-Bus;*
- Développer ou contribuer à développer des alternatives de transport pour courte distance pour les ainés en lien avec les besoins exprimés par cette clientèle et en collaboration avec les organisations communautaires présentes dans les différents arrondissements;
- Améliorer les facilités de transport pour les handicapés qui doivent aller dans les divers hôpitaux de la Ville ou autres activités en augmentant le nombre de transport.

Commentaires et recommandations concernant le point 5.4 *Utiliser l'automobile autrement*

- Avoir une voie réservée pour le covoiturage sur les principaux artères tel que Henri IV, Capitale (Félix Leclerc), Robert Bourassa etc.;
- Prévoir l'aménagement d'un plus grand nombre de sorties sur l'autoroute Henri IV à la hauteur de Val Bélair afin de décongestionner la circulation interne au quartier, notamment en regard du développement de nouveaux quartiers résidentiels et du nombre croissant d'habitants;
- Rendre disponible aux citoyens un point de rassemblement (Parc-Auto) pour placer les voitures (stationnement incitatif), près des futurs Pôles d'échange: 8.1.1 *Évaluer et promouvoir les stationnements incitatifs existants.*[1];
- Développer des parcs de stationnement incitatifs en considérant des mesures de sécurité importantes (surveillance, éclairage, inspection, etc.) pour les usagés qui devront y circuler en dehors des grandes périodes d'achalandage et pour les véhicules sur place pendant la journée afin de sécuriser les usagés potentiels, notamment les femmes et d'éviter le vandalisme et le vol, phénomènes observables dans ce type d'installation;

Commentaires et recommandations concernant le point 5.5 Penser autrement les modes actifs de déplacement

Les membres du CQVB sont généralement en accord avec l'aménagement de parcours piétons, de places publiques, de passerelles, de liens mécaniques et de meilleurs accès aux arrêts d'autobus, même si cela implique la diminution d'espaces de stationnement.

- Prévoir des liens entre les différentes pistes cyclables afin de donner la possibilité aux citoyens de se rendre à Ste-Foy, Colline parlementaire et le centre-ville. L'ajout de voies cyclables, trottoirs et de verdure amènerait les gens à se déplacer autrement qu'en voiture : *7.2.2 Prévoir des aménagements sécuritaires pour les piétons, notamment sur le boulevard Pie-XI et sur la route Sainte-Geneviève et 7.2.3 Améliorer l'offre de pistes cyclables, en particulier les axes nord-sud de même que celles identifiées dans le Plan directeur des pistes cyclables*[2];

[1]Source : Plan directeur de quartier de Val Bélair, Arrondissement Laurentien, décembre 2007
[2] Source : Plan directeur de quartier de Val Bélair, Arrondissement Laurentien, décembre 2007

Commentaires et recommandations concernant le point 5.6 *Miser sur l'intermodalité*

- *Les membres du CQVB sont en faveur d'améliorer l'intermodalité – pouvoir se déplacer en passant d'un moyen de transport à un autre – par l'aménagement de nœuds de correspondance et de pôles d'échanges (document pp. 70-71) dans la mesure où les Nœuds de correspondance (simple et majeur) prévus dans la Haute St-Charles seraient rapprochés de l'arrondissement de Val Bélair et rapidement accessibles par l'autoroute 573, au nord de l'échangeur Henri IV – La Capitale. Or en consultant les cartes fournies dans le Plan de mobilité durable en pages 63 et 67, il apparaît que le quartier Val Bélair ne soit uniquement desservi par une seule ligne 15/30. Cela ne nous semble pas suffisant pour atteindre les cibles précitées de doubler la part modale du transport en commun, entre autres pour l'arrondissement Val Bélair où les résidents actuels ont développé la culture du transport par automobile presqu'exclusivement. Les membres du CQVB réitèrent l'importance de développer une offre de transport en commun largement plus efficace que l'usage de la voiture pour avoir un impact décisif sur le changement d'habitudes des citoyens des arrondissements périphériques.*

Commentaire général

- Les membres du CQVB proposent de réévaluer la pertinence et la faisabilité de prolonger l'Autoroute 40 de façon à ce que les tronçons actuellement reliés via l'Autoroute Henri IV soient dans le futur directement reliés et que l'Autoroute La Capitale soit directement reliée à l'Autoroute 40. De cette façon, plusieurs accès directs à l'Autoroute pourraient contribuer à désengorger les quartiers en plein développement dans les arrondissements Ste-Foy, Loretteville, Val Bélair et la ville de l'Ancienne Lorette et le tronçon Henri IV serait utilisé de façon plus exclusive par les utilisateurs des Ponts ou dont la destination est Ste-Foy, Cap Rouge, etc.

Pour le conseil de quartier de Val-Bélair :



Mme Francine Dion, présidente

** Le Conseil de quartier de Val Bélair remercie les rédacteurs de ce document : Monsieur Luc Levert et Mesdames Francine Dion et Sophie Gingras.*

Le Plan de mobilité durable de la ville de Québec

Quelques observations du

Conseil de quartier Vieux-Québec, Cap Blanc, Colline parlementaire

---

Remarque préliminaire

La démarche intellectuelle de ce *Plan de mobilité durable* est audacieuse et novatrice et mérite à cet égard d'être soulignée. De plus, nombre de pistes d'action avancées devraient être mises en œuvre, notamment la piste cyclable, bien que l'axe sur lequel on se propose de l'implanter ne semble pas faire l'unanimité et qu'il y ait lieu de considérer la Grande-Allée et la rue Père Marquette comme alternative .

Cependant, il nous semble que la ville n'a peut-être pas exploité de façon optimale toutes les possibilités de déploiement de bus articulés sur voies rapides réservées reliant St-Romuald/Lévis au centre-ville de Québec. De la même façon, il nous semble que ce plan n'a pas poussé assez loin la réflexion sur l'incidence de la tarification sur le développement de l'interconnexion et de l'intermodalité (qui sont deux concepts différents pour nous) entre les moyens de transports déjà disponibles.

D'autre part, on n'a lu nulle part l'engagement de la ville à faire du Vieux-Québec intra-muros, patrimoine de l'humanité dont on fêtera dans quelques jours les 25 ans de cette désignation, un lieu protégé, essentiellement piétonnisé, à l'intérieur duquel les trop nombreux autocars touristiques seraient limités à leur plus simple expression, alors que l'Écolobus dont les parcours auraient été élargis aurait acquis un droit de cité permanent et gratuit dans le cadre d'une politique tarifaire d'interconnexion destinée à l'usager annuel, mensuel, hebdomadaire ou quotidien.

Le port de Québec et l'aéroport Jean Lesage sont évoqués dans le Plan de mobilité durable sous l'angle d'une meilleure desserte pour la clientèle de Québec, mais ne font pas l'objet d'une réflexion stratégique au service de l'industrie touristique des clientèles des navires de croisières qui transitent entre les deux points d'entrée et de départ. Par ailleurs, la réflexion sur l'augmentation de la fréquences des traversiers du Lien St-Romuald/Lévis de même que le transport par bateaux mouche pour les passagers en amont et en aval de Québec en périphérie de la Région métropolitaine de recensement (RMR), au sens où l'entend Statistique Canada non autrement reliés au réseau de transport de la Capitale destinés au centre ville, mériterait quelques paragraphes en guise de considération pour cette catégorie d'usagers qui utilisent quotidiennement leurs voitures pour converger sur Québec.

À notre avis, ce plan pêche à la fois par excès d'optimisme et à la fois par son défaut de n'avoir pas poussé la réflexion suffisamment loin pour proposer des actions à court, moyen et long terme destinées à mettre en place un réseau de transport en commun couvrant les villes de la RMR, dont la population était estimée en 2006 à 715 515 habitants dont près de 660 000 en zone urbaine, sans compter les

membres des communautés autochtones du territoire.[1] De la même façon, ce Plan, aurait du intégrer les propositions de liens mécaniques contenus au *Programme particulier d'urbanisme de la Colline parlementaire* (liens St-Roch/St-Sauveur/St-Jean Baptiste et faire de même pour le versant sud en suggérant la mise en place de semblables liens mécaniques pour les résidants et usagers de plus en plus nombreux de la piste cyclable de la Promenade Samuel de Champlain.

Le développement durable

La Loi sur le développement durable[2], adoptée par le gouvernement du Québec en 2006, prévoit à son article 6, seize grands principes de développement durable auxquels les municipalités et autres organismes régionaux seront invités (ou contraints) en temps et lieu et pour des raisons de cohérence de mise en œuvre de la politique québécoise, non seulement à adhérer, mais à rendre compte de leur application au ministre de tutelle aux cinq ans. La ville de Québec malgré sa volonté manifeste d'emprunter si non la voie du développement durable, du moins son vocabulaire, comme fer de lance de son développement, n'a pas estimé opportun de se référer, d'adhérer préalablement à ces principes, ni même de les intégrer dans le cadre de la préparation de son *Plan de mobilité durable*.

En effet, le plan n'aborde aucunement la préoccupation de sa mise en cohérence et en cohésion avec la politique gouvernementale québécoise, pas plus qu'il n'invite les autorités de la ville de Québec à soumettre les actions du *Plan de mobilité durable* en les soumettant au crible de la grille des seize grands principes de l'article 6 de la Loi, principes qu'il convient sans doute de rappeler ici à des fins pédagogiques :

> *Art.6. Afin de mieux intégrer la recherche d'un développement durable dans ses sphères d'intervention, l'Administration prend en compte dans le cadre de ses différentes actions l'ensemble des principes suivants:*
>
> *a) «santé et qualité de vie»: les personnes, la protection de leur santé et l'amélioration de leur qualité de vie sont au centre des préoccupations relatives au développement durable. Les personnes ont droit à une vie saine et productive, en harmonie avec la nature;*
>
> *b) «équité et solidarité sociales»: les actions de développement doivent être entreprises dans un souci d'équité intra et intergénérationnelle ainsi que d'éthique et de solidarité sociales;*
>
> *c) «protection de l'environnement»: pour parvenir à un développement durable, la protection de l'environnement doit faire partie intégrante du processus de développement;*
>
> *d) «efficacité économique»: l'économie du Québec et de ses régions doit être performante, porteuse d'innovation et d'une prospérité économique favorable au progrès social et respectueuse de l'environnement;*

[1] Région métropolitaine de recensement de 2006. Statistique Canada. En ligne : < http://www.census2006.com/census-recensement/2006/dp-pd/hlt/97-550/Index.cfm?TPL=P1C&Page=RETR&LANG=Fra&T=207&CMA=421&S=0&O=D&RPP=25>. Consulté le 6 octobre 2010.

[2] (L.R.Q., c. D-81.1)

e) «participation et engagement»: la participation et l'engagement des citoyens et des groupes qui les représentent sont nécessaires pour définir une vision concertée du développement et assurer sa durabilité sur les plans environnemental, social et économique;

f) «accès au savoir»: les mesures favorisant l'éducation, l'accès à l'information et la recherche doivent être encouragées de manière à stimuler l'innovation ainsi qu'à améliorer la sensibilisation et la participation effective du public à la mise en œuvre du développement durable;

g) «subsidiarité»: les pouvoirs et les responsabilités doivent être délégués au niveau approprié d'autorité. Une répartition adéquate des lieux de décision doit être recherchée, en ayant le souci de les rapprocher le plus possible des citoyens et des communautés concernés;

h) «partenariat et coopération intergouvernementale»: les gouvernements doivent collaborer afin de rendre durable le développement sur les plans environnemental, social et économique. Les actions entreprises sur un territoire doivent prendre en considération leurs impacts à l'extérieur de celui-ci;

i) «prévention»: en présence d'un risque connu, des actions de prévention, d'atténuation et de correction doivent être mises en place, en priorité à la source;

j) «précaution»: lorsqu'il y a un risque de dommage grave ou irréversible, l'absence de certitude scientifique complète ne doit pas servir de prétexte pour remettre à plus tard l'adoption de mesures effectives visant à prévenir une dégradation de l'environnement;

k) «protection du patrimoine culturel»: le patrimoine culturel, constitué de biens, de lieux, de paysages, de traditions et de savoirs, reflète l'identité d'une société. Il transmet les valeurs de celle-ci de génération en génération et sa conservation favorise le caractère durable du développement. Il importe d'assurer son identification, sa protection et sa mise en valeur, en tenant compte des composantes de rareté et de fragilité qui le caractérisent;

l) «préservation de la biodiversité»: la diversité biologique rend des services inestimables et doit être conservée pour le bénéfice des générations actuelles et futures. Le maintien des espèces, des écosystèmes et des processus naturels qui entretiennent la vie est essentiel pour assurer la qualité de vie des citoyens;

m) «respect de la capacité de support des écosystèmes»: les activités humaines doivent être respectueuses de la capacité de support des écosystèmes et en assurer la pérennité;

n) «production et consommation responsables»: des changements doivent être apportés dans les modes de production et de consommation en vue de rendre ces dernières plus viables et plus responsables sur les plans social et environnemental, entre autres par l'adoption d'une approche d'écoefficience, qui évite le gaspillage et qui optimise l'utilisation des ressources;

o) «pollueur payeur»: les personnes qui génèrent de la pollution ou dont les actions dégradent autrement l'environnement doivent assumer leur part des coûts des mesures de prévention, de réduction et de contrôle des atteintes à la qualité de l'environnement et de la lutte contre celles-ci;

p) «internalisation des coûts»: la valeur des biens et des services doit refléter l'ensemble des coûts qu'ils occasionnent à la société durant tout leur cycle de vie, de leur conception jusqu'à leur consommation et leur disposition finale.

(Nos soulignés)

Recommandation

Que les autorités de la ville de Québec adhèrent officiellement aux principes de la Loi sur le développement durable du gouvernement du Québec et qu'une résolution du Conseil municipal soit adoptée à cet effet afin que les actions à venir et les financements publics requis pour la mise en œuvre de ce Plan de mobilité durable soient conformes aux principes de développement durable énoncés, et que la ville de Québec soit tenue d'adopter un plan d'action quinquennal et d'en rendre compte au ministre de tutelle.

D'autre part, il faudrait déclarer officiellement que le transport en commun est un service essentiel et reprendre en cela, l'idée avancée par le CCVQ dans son mémoire de 2004 et énoncée comme suit : « Ce principe est le suivant : «Le transport en commun est un service essentiel» ; tout comme l'éducation, la santé, les infrastructures routières, d'aqueduc et d'égout. D'ailleurs le gouvernement reconnaît plus ou moins directement ce principe, puisque les syndicats qui interviennent dans le transport en commun sont soumis aux règles de la Loi sur les services essentiels. »

Les statistiques

On suppose que les statistiques démographiques sur lesquelles s'appuie le *Plan de mobilité durable* évoquant un accoisement d'ici 2031 de la population de la CMQ entre 62 000 et 89 000 ménages (et non des personnes) sont complètes et exhaustives. Or, on ne voit nulle part la notion de «solde migratoire[3] interrégional» lequel, plus modestement, fait état annuellement d'un accroissement variant entre 800 et 1000 personnes (et non ménages) sur le territoire, ce qui, sur un horizon de vingt ans, ne donnerait un accroissement que d'environ 20 000 personnes, auquel on doit additionner l'apport des immigrants (entre 1700 et 2000 annuellement), mais diminué de son taux de rétention réel de 8% de ce segment de la population de la capitale.

La 1ère statistique avancée dans le *Plan de mobilité durable* établit la population de Québec à 525 375 habitants en 2006, sans inclure celle de Lévis. Or, le décret de population[4] du ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire (MAMROT) adopté 4 ans plus tard, soit le 20 janvier 2010, par le gouvernement du Québec, établit la population de Québec à 507 787 habitants, soit un écart moindre de près de 18 000 personnes. Par contre, si on additionnait conformément au décret, le chiffre de la population de Lévis (136 997 habitants) à celui de la ville de Québec, c'est d'un bassin de

[3] *Migration interrégionale, MRC et territoire équivalent de la Capitale-Nationale*, 2008-2009. En ligne: http://www.stat.gouv.qc.ca/regions/profils/profil03/societe/demographie/migrations/mig_repar_mrc03.htm. Consulté le 29 septembre 2010.

[4] *Organisation municipale. Décret de population janvier 2010*. Ministère des Affaires municipales, Régions et Occupation du territoire. En ligne : < http://www.mamrot.gouv.qc.ca/organisation/orga_donn_popu.asp>. Consulté le 29 septembre 2010.

population de plus de 644 000 personnes dont parlerait, ce qui est déjà plus près du chiffre de 660 000 personnes de Statistique Canada pour la RMR, sur lequel on pourrait s'appuyer pour «établir et réajuster le plan de développement» des municipalités comme l'indique la page internet du MAMROT.

Il nous semble important de travailler sur des données consensuelles plutôt que sur celles artificiellement ou volontairement gonflées afin d'étayer davantage les hypothèses démographiques au soutien des actions de ce Plan.

Recommandation

Choisir une statistique démographique comprenant les populations des villes de la RMR revue et validée par décret du gouvernement du Québec afin que les données ne soient sujettes ni à caution ni à controverse.

Les orientations

Si l'on se fie à la séquence des orientations retenues dans ce *Plan de mobilité durable,* elle nous semble répondre aussi bien à un ordre de priorité qu'à un ordre de valeurs de l'administration actuelle. On constate que priorité est accordée à la mise en place d'un réseau ultramoderne de tramway, au coût estimé de 1.5 milliards $ (plus 10% de dépassement assuré) dont pourront bénéficier en premier lieu, spéculateurs et promoteurs immobiliers, suivi de près par les transporteurs de marchandises qui devraient pouvoir se réapproprier les artères et autoroutes de ceinture du territoire de Québec à la faveur de la conversion (mais en combien de temps?) des quelques 300 000 automobilistes actuels en usagers du transports en commun.

1. *Assurer le développement à l'intérieur du périmètre urbanisé des villes de Québec et de Lévis.*
2. *Privilégier une plus grande mixité des fonctions (résidences, bureaux, commerces, services et industries légères) dans les pôles urbains et le long des axes et des artères importants.*
3. *Structurer, consolider et développer le territoire urbain par le transport public.*
4. *Assurer l'accessibilité aux lieux d'emploi, d'études, d'affaires et de loisirs par des modes de déplacement autres que l'automobile.*
5. *Favoriser une utilisation efficace de chacun des modes de transport des marchandises en fonction de la portion de trajet pour laquelle il est mieux adapté.*
6. *Mettre à contribution les institutions et les entreprises qui génèrent d'importants déplacements dans la mise en œuvre des stratégies de mobilité durable.*

(Nos soulignés)

Recommandation

Compte-tenu des valeurs et orientations adoptées en 2007 par le plan directeur de développement du Vieux-Québec mettant l'accent sur le développement de la fonction résidentielle, il y aurait lieu de réorganiser différemment l'ordre de priorité et de valeurs du *Plan de mobilité durable* et d'ordonnancer son plan d'actions en conséquence.

1. *Privilégier une plus grande mixité des fonctions* ***par ordre d'importance****(résidences, commerces, services, bureaux et industries légères) dans les pôles urbains et le long des axes et des artères importants*

2. *Assurer l'accessibilité aux lieux d'emploi, d'études, d'affaires et de loisirs par des modes de déplacement autres que l'automobile*
3. *Mettre à contribution les institutions et les entreprises qui génèrent d'importants déplacements dans la mise en œuvre des stratégies de mobilité durable*
4. *Assurer le développement à l'intérieur du périmètre urbanisé des villes de Québec et de Lévis.*
5. *Structurer, consolider et développer le territoire urbain par le transport public. .*
6. *Favoriser une utilisation efficace de chacun des modes de transport des marchandises en fonction de la portion de trajet pour laquelle il est mieux adapté.*

Urbaniser autrement

La densification résidentielle d'espaces inexploités à ce jour ou insuffisamment densifiés comme moyen d'endiguer l'étalement urbain, avec en filigrane, le désir affirmé de transformer les usagers de la voiture en usagers du transport en commun et, idéalement, d'en faire des adeptes des modes alternatifs et actifs de transport, semble être le miroir aux alouettes galvanisant le lecteur et le détournant des véritables intérêts se profilant derrière ce *Plan de mobilité durable.*

En effet, il n'y a peu ou pas de propositions dans ce plan qui répondent aux besoins actuels des usagers du transport en commun sur les axes/parcours les plus achalandés ou qui répondent aux préoccupations des résidants et travailleurs aux prises avec une tarification élevée par rapport à la faible fréquence des parcours du RTC, avec l'absence d'interconnexion avec les différents modes de transports ou encore, avec les inconvénients liés au transport lourd en transit sur les boulevard urbains et ceux reliés aux autobus touristiques qui sont une véritable plaie au centre ville.

On laisse entendre que le ministère des Transports serait disposé à transformer certaines autoroutes[5] en boulevards urbains, ce qui serait d'autant plus intéressant pour la vile de Québec qu'elle pourrait dorénavant réglementer les comportements des automobilistes, ce qu'elle pouvait difficilement faire auparavant. Mais dans ce court inventaire des autoroutes transformables en boulevards urbains, on note l'absence du boulevard Champlain, boulevard de transit privilégié par nombre de transporteurs de marchandises, le long duquel à grands frais, on a développé la Promenade Samuel-de-Champlain que les résidants se sont massivement appropriés pour faire justement ce que ce Plan de mobilité durable vise : la marche et l'exercice et le recours à la bicyclette!

Le Centre de recherche en aménagement et en développement (CRAD) de l'Université Laval de même que le Centre régional de l'environnement (CRE) se sont d'ailleurs prononcés en ce sens le 6 octobre dernier, lors des audiences sur le Plan de mobilité durable.[6]

[5] l'autoroute Laurentienne, entre le boulevard Wilfrid-Hamel et la rue Prince-Édouard;
l'autoroute Robert-Bourassa, entre le chemin des Quatre-Bourgeois et le boulevard Laurier;
l'autoroute Charest, entre l'autoroute Robert-Bourassa et l'avenue Saint-Sacrement.

[6] Tramway sur Charest : un pari risqué selon deux experts. Le Soleil, 7 octobre 2010. En ligne : < http://www.cyberpresse.ca/le-soleil/dossiers/le-tramway-labeaume/201010/06/01-4330243-tramway-sur-charest-un-pari-risque-pensent-deux-

«Ça (un tramway sur Charest) peut nuire au projet au lieu de l'aider. On pourrait peut-être penser à desservir les clientèles où il y a une certitude qu'il y a une demande [axe René-Lévesque], quitte après à prolonger le tracé pour aller vers les zones qui ont un potentiel de développement à plus long terme», a-t-il poursuivi.

Son collègue Paul Villeneuve croit également que le tracé par Charest est risqué. Il reconnaît qu'un tramway dans l'axe Charest pourrait générer un développement immobilier.

«C'est pas impossible. C'est arrivé dans un certain nombre de villes. C'est un défi considérable. Ça demande deux choses. Il faut une bonne croissance démographique pour les prochaines années et un leadership très fort et persistant pendant 20, 30 ans pour y arriver. Sur Charest, ça va prendre 20 ans de la date de la mise en service du tramway pour voir les effets», a-t-il répondu.

Pour trancher la question, le CRAD propose que des études sur différents tracés soient réalisées afin d'en évaluer les avantages et les inconvénients. En dépit des réserves sur l'axe Charest, le Centre de recherche accueille très favorablement les propositions du groupe sur la mobilité durable

On ne sera donc pas étonné de constater que ce Plan, aura comme effet immédiat d'attiser et créer l'appel d'air d'un développement urbain (*Urbaniser autrement*) sur des territoires inexploités à ce jour, plutôt que répondre aux besoins des usagers actuels en matière de tarification, de desserte des grands axes de transport en commun du RTC , d'interconnexion / intermodalité avec l'aéroport Jean Lesage, le port de Québec, le funiculaire, les transport régionaux, les taxis et le réseau des pistes cyclables convergeant sur Québec.

Recommandation

Consentir dans l'intervalle, autant d'énergies à répondre aux besoins criants des nombreux usagers du RTC pour l'amélioration de la desserte des différents parcours notamment sur les axes Charlesbourg/Beauport et Pointe Ste-Foy des parcours 800 et 801 qu'à mettre en place les infrastructures du futur tramway.

L'intermodalité et la tarification intégrée… mais non incitative

On ne peut être qu'approuver l'idée de favoriser le développement durable en freinant l'étalement urbain et le recours à la voiture tout en favorisant la densification des espaces en friche à des fins résidentielles mixtes.

Pour cela, faut-il investir massivement dans un tramway dont le parcours desservirait des zones où le nombre d'usagers ne le justifie pas présentement tout en s'appuyant sur des statistiques qui ne soutiennent pas l'argumentation avancée en faveur d'un tel tramway et alors que rien n'est proposé pour répondre aux besoins du grand nombre d'usagers des quartiers centraux de l'axe boulevard René-Lévesque/Point de Ste-Foy?

---

experts.php?utm_categorieinterne=trafficdrivers&utm_contenuinterne=cyberpresse_B13b_la-capitale_577_section_POS1>. Consulté le 7 octobre 2010.

Le rapport annuel 2008 du Réseau de Transport de la Capitale[7] (RTC) chiffrait à 7 millions de passagers entre 2005 et 2008 au titre de l'augmentation de l'achalandage du RTC pour un total de 45.6 millions de passagers, soit 66 236 clients/jour (comprenant l'achalandage des Fêtes du 400e) constitué à plus de 45% par les étudiants et à plus de 42% par des travailleurs. Ne nous y trompons pas. Ce n'est pas de passagers dont il est question ici, mais de passages. Le recours à cette statistique induit le lecteur en erreur.

Ce qu'il faut comprendre c'est qu'à plus de 97% ce sont les mêmes clients d'un jour sur l'autre qui utilisent le RTC, soit 66 236 clients/jour. Ce ne sont tout compte fait que quelques 33 000 usagers le matin qui, le soir venu reprennent le bus et sont recomptés une seconde fois lors du retour à la maison, sur la seule population de la ville de Québec estimée à plus de 500 000, (507 000, 525 000, 644 000 ou 660 000 selon la statistique retenue!). Cela semble un nombre bien modeste par rapport aux quelques 300 000 déplacements en voiture apparemment recensés sur le territoire de la Communauté métropolitaine de Québec en 2006 dont fait état le *Plan de mobilité durable* et que l'on compte convaincre de recourir désormais aux transports en commun. Il y a un bouquet de mesures nettement plus étoffées qui devront être mises en place si l'on compte remporter ce pari!

Pour ajouter à ces statistiques trompeuses, le quotidien Le Soleil écrivait à propos du dépôt du rapport d'activités 2009 du RTC le 29 septembre dernier[8] que : «Le nombre de passagers transportés par le Réseau de transport de la Capitale (RTC) a diminué de 2,4 % l'an dernier par rapport à 2008. L'achalandage du RTC est passé de 45,6 millions de passagers à 44,5 millions en 2009 en dépit d'une augmentation des services.» soit 64 600 clients par jour.

En page introductive de ce même rapport d'activités 2009, M. Raymond Dion, président du conseil d'administration du RTC avait la délicatesse de préciser qu'il s'agissait de passages et non de passagers…

> *De fait, le Plan stratégique de développement des services 2005-2014 est concrétisé à plus de 50 % et la croissance annuelle moyenne de l'achalandage s'établit à 4,3 % depuis le début de sa mise en œuvre. Le nombre de passages a ainsi bondi de plus de 6 millions entre 2005 et 2009, passant de 38 à 44,5 millions*.
> (nos soulignés)

En d'autres termes, nous sommes persuadé que le RTC n'a pas encore fait le plein du potentiel des usagers qu'il pourrait transporter à même la flotte actuelle d'autobus à sa disposition et, s'il devait y avoir débordement, il y a certainement moyen d'y répondre avec des autobus supplémentaires, notamment des Écolobus, afin de se donner le temps et les moyens financiers de réfléchir adéquatement sur la meilleure stratégie de transport public à adopter d'ici les 20 prochaines années.

---

[7] Rapport annuel 2008. Réseau de transport de Québec, page 10. En ligne : http://www.rtcquebec.ca/Portals/0/docs/pdf/AProposDuRTC/Publications/RTC_rapport2008.pdf. Consulté le 29 septembre 2010.

[8] «Le nombre de passagers du bus en baisse.» Le Soleil, jeudi, 30 septembre 2010. En ligne : < http://www.cyberpresse.ca/le-soleil/actualites/la-capitale/201009/29/01-4327968-le-nombre-de-passagers-du-bus-en-baisse.php?utm_categorieinterne=trafficdrivers&utm_contenuinterne=envoyer_cbp>. Consulté le 30 septembre 2010.

À nouveau comme indiqué en début de texte, les statistiques ne sont pas neutres[9] et il faut savoir les utiliser judicieusement.

En effet, la faiblesse de l'achalandage du RTC justifie aussi bien la poursuite et le développement du réseau d'autobus actuel qu'il ne justifie pour le futur, le recours à des infrastructures de tramway à être construites dans des zones encore à l'aube de leur potentiel de développement.

Par ailleurs, le Plan de mobilité durable parle «d'intermodalité» sans insister outre mesure sur la notion «d'interconnexion» laquelle, pour être efficace et effective, suggère une politique tarifaire intégrée et incitative entre le traversier, les différents transporteurs régionaux et les différents modes de transports locaux s'arrimant au RTC pour livrer leurs clientèles au centre-ville ou dans les zones industrielles et institutionnelles fournisseurs d'emploi, par le biais des différents parcours du RTC.

Nous sommes impatients de lire les propositions de tarifs «incitatifs» - et nous insistons sur le terme «incitatifs» - qui découleront de cette action et surtout comment elles seront reçues par les différentes entreprises impliquées par cette perspective d'intermodalité et d'interconnexion. Il va de soi que du niveau du tarif exigé aux usagers pour se prévaloir des services de transport en commun dépend la réussite d'un pan important du Plan de mobilité durable.

Le Plan ne se commet pas non plus sur la mise en œuvre de mesures visant à rendre le Vieux-Québec intra-muros, (patrimoine de l'humanité depuis 25 ans faut-il le rappeler!) zone piétonne assortie de mesures dissuasives en matière de stationnement pour l'automobiliste quotidien (travailleur) ou pour les autobus touristiques de passage. Mais en revanche, il faudrait proposer des mesures incitatives favorisant l'installation de résidants et commerçants dans le Vieux-Québec (augmentation du nombre de stationnements avec vignettes sur rue, modulation des heures de parcomètres selon les zones résidentielles et commerciales et accessibilité des zones débarcadères aux résidants après les heures ouvrables) autant de mesures favorisant ainsi l'installation de familles et résidants, mais invitant les non-résidents à recourir à l'utilisation de navettes et de l'Écolobus, bicyclettes ou de la simple marche.

Il convient sans doute de souligner que la Plan ne propose aucune mesure dissuasive à l'utilisation de l'automobile. À cet égard, bien que le ratio de kilomètres d'autoroute par habitant soit supérieur à celui de Montréal, le réseau routier de la RMR vit des épisodes de congestion aussi fréquents.

<u>Recommandation</u>

Présenter le plus tôt possible une politique de tarifs incitatifs favorisant l'interconnexion et l'intermodalité de façon à préparer les cœurs et les esprits à la mise en place du Plan de mobilité durable.

[9] «Les statistiques sont au politicien ce que le réverbère est à l'ivrogne. Ça sert davantage à s'appuyer qu'à s'éclairer». Adaptation libre faite par Jacques Parizeau d'une citation de Jean Dion.

Conclusions

- Le projet est audacieux et novateur et il faut poursuivre sur cette lancée tout en se hâtant lentement dans sa mise en œuvre sauf pour la mise en place des mesures destinées aux usagers actuels;
- Il faudrait poursuivre les analyses pour retenir ou écarter une alternative au parcours de la piste cyclable envisagée sur le boulevard René-Lévesque;
- La réflexion autour de l'intégration des moyens et mesures à prendre pour s'assurer qu'il y aura davantage d'usagers du transport en commun doit comprendre outre une politique de tarification incitative, des liens mécaniques et stations de bicyclettes des deux côté de la haute ville;
- Ce Plan est incomplet en ce qu'il ne s'arrime pas aux grandes orientations et principes de la politique gouvernementale de développement durable et qu'il fait l'impasse sur des questions de fonds comme la piétonisation du Vieux-Québec intra-muros, sur l'intégration de l'Écolobus dans la politique de mobilité durable ainsi que sur la politique de tarification incitative visant l'interconnexion et l'intermodalité dissuadant l'utilisation de la voiture;
- Il n'embrasse pas toutes les possibilités en termes de bassin de population justifiant une telle dépense et les statistiques ne supportent pas les arguments avancées au soutien de ce *Plan de mobilité durable* et devraient donc être revues dans cette perspective;
- Les orientations proposées au *Plan de mobilité durable* devraient être réagencées pour s'articuler davantage autour du citoyen résidant utilisateur du transport en commun. Le tramway est d'abord mis au service du développement urbain plutôt qu'être une réponse proportionnée et graduée à la demande des usagers du RTC et à la croissance somme toute modeste de la population de la RMR au sens de Statistique Canada;
- Une politique tarifaire incitative du RTC favorisant l'interconnexion et l'intermodalité assortie d'une meilleure desserte des parcours actuels aurait davantage de chances dans l'immédiat, de répondre aux besoins des utilisateurs actuels et dans un avenir prochain, de rallier les autres à la cause du transport en commun, que ne le ferait un tramway de 1.5 milliards$;

Québec, le 7 octobre 2010

Me Denis L'Anglais
Président
Conseil de quartier
Vieux Québec-, Cap Blanc, Colline parlementaire