

Audiences publiques sur le Plan de mobilité durable

Recueil des mémoires

TOME 2

Novembre 2010

VILLE DE
QUÉBEC

TABLE DES MATIÈRES

TOME 2. MÉMOIRES ORGANISMES

Accès transports viables 3
Approche territoriale intégrée – Giffard-Montmorency 108
Association provinciale des constructeurs d'habitations du Québec Inc. (APCHQ) 117
Centre de recherche en aménagement et développement (CRAD) – Université Laval 142
Centre résidentiel et communautaire Jacques-Cartier (CJC) 201
Chambre de commerce de Québec 206
Collectif Caméléon 227
Collège François-Xavier-Garneau 230
Comité de citoyens de Saint-Yves 236
Comité des arbres de Sainte-Foy-Sillery 242
Comité des citoyens et citoyennes du quartier Saint-Sauveur 257
Comité populaire Saint-Jean-Baptiste 275
Comité provincial de concertation et de développement de l'industrie du taxi inc. 286
Communauto 293
Confédération des associations d'étudiants et étudiantes de l'Université Laval (Cadeul) 300
Conseil régional de l'environnement (CRE) – Région de la Capitale-Nationale 331
Coop Roue-libre 347
Direction régionale de santé publique 365
Espace-Cartier 380
GLCRM – Marc Letellier 386
Mobili. T 399
Office des personnes handicapées du Québec 405
Organisme des bassins versants de la Capitale 431
Promo-Vélo 439
Québec solidaire 506
Regroupement des organismes de personnes handicapées 517
Regroupement des personnes handicapées visuelles 527
Roche Ingénieurs-Conseils 531
Table de quartier l'Engrenage de Saint-Roch 541
Tripod cycle 549
Vélo Québec 555
Verdir et divertir 567
Vivre en Ville 571

Québec en mouvement

UNE VILLE PLUS VERTE, PLUS ÉQUITABLE, PLUS PROSPÈRE

Mémoire déposé par Accès transports viables

Auprès du *Groupe de travail sur la mobilité durable* de la Ville de Québec
dans le cadre de la consultation *Vivre et se déplacer à Québec*

Ont collaboré à la rédaction de ce mémoire :

Xavier Mercier-Méthé
Christian Savard

ACCÈS TRANSPORTS VIABLES
Regroupement des utilisateurs et utilisatrices des transports collectifs et actifs du Québec métropolitain

Faire le suivi du Plan de mobilité durable

La mise en œuvre du plan passe par l'implication soutenue des élus, des différents services de la Ville, du ministère des Transports, mais surtout des citoyens, institutions et groupes impliqués. Accès transports viables suggère **qu'une table de suivi soit mise sur pied** et regroupe les différents organismes concernés par la question du transport, les institutions et entreprises majeures et les responsables du dossier à la Ville de Québec et dans les paliers de gouvernement concernés. Cette table devrait **produire un rapport annuel** de l'avancement des chantiers du plan de mobilité durable, en mettant en relation toutes les interventions des différents services de la Ville, afin de bien mesurer les progrès et d'ajuster les interventions en conséquence.

Un défi sur vingt ans qui commence maintenant

Ce Plan de mobilité durable représente une étape importante dans le développement de la région de Québec. Il vient poser des constats clairs auxquels il importe de réagir. À la lumière de ce document, cette première phase de réflexion a donné des résultats positifs. C'est avec enthousiasme que notre organisation assistera et suivra la matérialisation de ces propositions sur le territoire de la Ville de Québec.



Christian Savard, Président d'Accès transports viables

- L'implantation de zones 30 ou de zones de rencontre dans les quartiers résidentiels afin d'y diminuer la circulation de transit et d'améliorer la qualité de vie des citoyens qui y habitent.
- Implantation systématique, en collaboration avec les administrations scolaires, de mesures d'apaisement de la circulation aux abords des écoles.

Au plan du vélo, où en est la mise en œuvre du PDRC? À l'exception de scénarios pour un lien cyclable sur le boulevard René-Lévesque, le Plan de mobilité durable de la Ville ne comporte pas de propositions concrètes de liens. Quels sont les points les plus problématiques sur le territoire de la ville? Le plan ne nous l'apprend pas. Un bon portrait de la situation aurait permis de mieux cerner les priorités. On sent bien la volonté de favoriser le vélo utilitaire. Toutefois, pour aller jusqu'au bout de cette démarche il sera nécessaire d'assurer le déploiement du réseau cyclable jusqu'au cœur des principaux pôles d'activités, ce qui implique un partage de l'espace public sur des voies stratégiques.

Boulevard vert : une idée audacieuse qu'il faut trouver un moyen de réaliser

La proposition présentée pour le boulevard René-Lévesque comporte des éléments très audacieux : sens unique, enlèvement du stationnement, bande cyclable et voies réservées permanentes pour le transport collectif. On se rapproche de la perspective stimulante d'un boulevard vert qui servirait de vitrine à la mobilité durable dans la région. Les propositions présentées lors de la consultation publique du 28 septembre sont beaucoup plus étoffées que celle de juin, ce qui démontre un effort appréciable de la Ville en la matière.

Toutefois, afin que la perte de stationnement et de voies de circulation apparaisse acceptable pour les résidents et commerçants riverains, il apparaît nécessaire d'élaborer un concept qui permette **d'accroître la capacité de transport de l'axe**. Ceci implique de réfléchir à l'implantation d'un tramway sur René-Lévesque, puisqu'il apparaît difficile d'augmenter significativement la capacité du transport en commun sur cet axe en raison du nombre déjà élevé d'autobus qui y circulent. La grande capacité du tramway permettrait de multiplier par trois le volume de passagers transportés tout en diminuant les nuisances associées au passage incessant d'autobus. Cette réflexion est malheureusement écartée à l'heure actuelle, même si des propositions suggèrent un réaménagement complet de l'artère. À titre d'exemple, placer le transport en commun de manière axiale, comme il est proposé dans un scénario, serait très propices à l'implantation d'un tramway.

Pour éviter de faire et de défaire, Accès transports viables recommande que le lien cyclable sur René-Lévesque soit réalisé lorsque des études auront statué sur la manière optimale de desservir cet axe en transport collectif et auront statué sur les corridors potentiels d'implantation du tramway.

Par le passé, de nombreuses études ont été produites sur l'implantation d'un système de transport lourd dans la région. Le corridor présenté dans le Plan de mobilité durable, qui emprunte l'alignement Charest, n'avait jamais été retenu. Accès transports viables comprend l'intérêt d'un tracé envisagé pour stimuler le développement urbain et applaudit l'audace de cette proposition. Il s'agit d'un tracé qui peut avantageusement s'intégrer à un réseau régional, mais à plus long terme et pas nécessairement en première phase (se référer au mémoire p. 73-74).

Toutefois, comme trop de questions demeurent sans réponses, il est impératif **que le réseau de tramway soit basé sur une étude comparative indépendante des différents axes de déplacements de la région de Québec.** Il sera lors plus facile d'adhérer, ou non, à la vision présentée. Dans cette veine, l'axe du boulevard Charest devrait être évalué de manière poussée, il semble plus prudent d'évaluer le potentiel de ce tracé en y implantant un Métrobus à court terme plutôt que d'y implanter d'emblée un tramway qui serait vraisemblablement sous-utilisé pendant plusieurs années.

La marche, le vélo, une faiblesse du Plan

Pour que Québec se distingue en tant que ville de la mobilité durable, la marche comme moyen de déplacement doit être priorisée sur l'ensemble du territoire. L'usager du transport collectif, les automobilistes et les cyclistes sont avant tout marcheurs. Sans condition optimale de marche, la voiture demeurera reine d'une majorité des rues de la ville. On ne sent malheureusement pas assez ce parti prix pour la marche dans le Plan de mobilité durable. On comprend aussi difficilement la finalité de la carte des territoires privilégiés pour la marche[5]. Qu'en est-il des gens qui résident à l'extérieur de ces périmètres schématiques, qui ne tiennent pas compte des contraintes géographiques et anthropiques? Des principes intéressants sont énoncés, mais aucun moyen de les mettre en œuvre n'est évoqué dans les recommandations.

Quelques exemples de mesures concrètes concernant la marche que le Plan de mobilité durable aurait dû contenir (se référer au mémoire p. 39) :

- Québec pourrait, à l'instar de Montréal, adopter une charte du piéton pour se donner un cadre de référence en la matière.
- Une politique de base en matière de réfection et de remplacement systématique des trottoirs (nous trouvons inquiétant que lors de certaines réfections de rues, un seul trottoir soit parfois conservé).
- Une politique claire d'entretien hivernal des trottoirs et parcours piétonniers pour assurer qu'ils demeurent praticables et sécuritaires à longueur d'année.
- Une politique d'encadrement du virage à droite au feu rouge pour en restreindre l'autorisation en contexte urbain. Pour favoriser la marche, il faut à l'interdire, ou à tout le moins revenir à la situation qui prévalait en 2003, où cette manœuvre était interdite à de nombreuses intersections.

[5] Plan de mobilité durable, Carte 17, p. 95.

Une vision du tramway qui doit être analysée et comparée pour en garantir le succès

Le réseau de tramway de 28,6 km, principalement imaginé pour stimuler le développement urbain comporte plusieurs points positifs. Il manque toutefois beaucoup de données sur le tracé pour être convaincu de sa viabilité. On peut poser l'hypothèse que le pari du tout développement urbain est plus risqué qu'un projet qui combinerait les objectifs de desserte des usagers actuels et de revitalisation de quelques secteurs ciblés, puisque les données présentées dans les études antérieures étaient beaucoup plus étoffées[2]. **Une analyse comparative est essentielle** pour éclaircir ces points :

- La desserte des futurs éco-quartiers D'Estimauville et de la Pointe-aux-Lièvres, ainsi que le site d'Expo-Cité sont des points forts du tracé proposé. La desserte de la colline Parlementaire est aussi indispensable dans le contexte de Québec puisqu'il s'agit du pôle où l'on retrouve la plus grande densité d'usagers du transport collectif.
- Une analyse complète du potentiel de requalification des secteurs sur Charest est requise afin de déterminer si cette opération est possible et combien de temps elle prendra à se réaliser. Cela semble d'autant plus important que *l'ensemble industriel I*[3], qui serait en partie converti en habitation est réputé être occupé à 97% et regroupe 52% des entreprises industrielles de la région[4]. On est donc très loin d'une friche industrielle à revitaliser.
- Il est essentiel de faire des projections d'achalandage afin que le tramway réponde le mieux possible aux besoins de déplacement de la population. Contrairement au projet présenté par le RTC en 2003, nous ne disposons d'aucune donnée sur l'achalandage éventuel de ce tramway dans le Plan de mobilité durable.
- Quel impact le tramway aura-t-il sur les parcours existants et sur la rentabilité du réseau d'autobus sachant qu'il sera nécessaire de conserver des Métrobus en Haute-Ville pour y desservir les nombreux utilisateurs actuels du transport collectif? On peut craindre une hausse des coûts d'exploitation et une diminution du niveau d'autofinancement du RTC.
- Le réseau de tramway proposé permettra-t-il d'atteindre les cibles de part modale s'il évite l'important bassin d'usagers potentiel entre l'Université Laval et la colline Parlementaire.
- Ce réseau ne dessert pas de manière adéquate les secteurs de première couronne de banlieue (Quatre-bourgeois, l'Atrium et Charlesbourg).
- Il multipliera les ruptures de charges, ce qui représente un frein à l'usage du transport en commun. À tout le moins, une explication de l'arrimage avec le réseau d'autobus qui l'alimentera est nécessaire.
- Un réseau complet devrait comprendre des phases ultérieures de prolongation du tracé sur un horizon à très long terme pour garantir la cohérence d'ensemble du réseau.

---

[2] Notamment celles de Transurb-Polygec en 1981, le Rapport synthèse sur le Système de transport régional de 1990 et l'Étude d'opportunité et de faisabilité d'un système léger sur rail de 2003.

[3] Cette zone est décrite dans le Plan de mobilité durable p. 102.

[4] Plan de mobilité durable, Annexe 3, p. 131.

2030 nous apparaît un cadre temporel acceptable puisque les moyens pour réaliser ces cibles sont assez longs à mettre en place : achat de plusieurs centaines d'autobus, construction de nouveaux garages, construction d'un tramway…

Se donner des stratégies pour atteindre les cibles visées

La manière d'atteindre ces cibles et la répartition des parts modales envisagées ne sont toutefois pas détaillées, ce qui constitue une faiblesse du plan.

Voici certaines stratégies proposées par Accès transports viables pour atteindre les cibles fixées :

- Pour atteindre les cibles fixées dans le Plan de mobilité durable, il sera nécessaire de changer l'ordre de priorité traditionnel des investissements dans le secteur des transports. Dorénavant, il faudra **privilégier les transports collectifs et actifs.** Cela doit se traduire **dans les investissements.** L'ensemble des interventions prévues sur le réseau autoroutier de la région par le Ministère des transports du Québec exposé à la page 87 du Plan de mobilité durable nous inquiète. Les sommes disponibles au Ministère des Transports devraient en priorité être affectées au développement des infrastructures de transport collectif. De plus, Accès transports viables s'oppose à une augmentation de la capacité routière en particulier d'un réseau autoroutier qui est déjà surdéveloppé dans la région.
- La priorité doit également être donnée aux transports collectifs et actifs **dans la répartition de l'espace public**, notamment en terme de partage du réseau routier. Le rapport de Consultation préliminaire du groupe de travail sur la mobilité durable expose clairement que la population se montre généralement favorable à imposer des entraves à la circulation automobile « pour qu'une plus grande place soit accordée aux transports collectifs et actifs[1]. »
- L'accessibilité physique et financière du transport collectif est un moyen incontournable d'en accroître l'achalandage. En ce sens, Accès transports viables recommande de mener une réflexion sur les principes de tarification, notamment sur la tarification sociale et sur l'implantation d'une grille tarifaire incitative (se référer au mémoire p. 79-80).
- Accès transports viables recommande d'affiner et de préciser les cibles de part modale en **fonction du contexte urbain** afin de déterminer les interventions et l'implantation de services nécessaires pour atteindre ces cibles spécifiques. On peut douter que la part modale du transport collectif devienne égale sur l'ensemble du territoire. Doubler la part modale ne signifie pas la même chose dans tous les secteurs de la ville. Dans le grand pôle d'attraction des Galeries de la Capitale, cela représenterait une part modale de 11,6% alors que doubler la part modale du transport en commun sur la colline parlementaire la porterait à 46,2%.

---

[1] Consultation préliminaire du groupe de travail sur la mobilité durable Rapport final, Décembre 2009, p. 8. La population semble prête à accepter des contraintes à l'utilisation de l'automobile, un aspect que l'on ne retrouve pas dans le plan malgré les nombreux avis exprimés en ce sens lors des consultations préliminaires.

Québec, le 30 septembre 2010

Aux membres du groupe de travail sur la mobilité durable

Dans la bonne direction

Accès transports viables accueille favorablement le Plan de mobilité durable de la Ville de Québec et souscrit aux six grandes orientations énoncées en préambule. Passer des intentions à l'action exigera un engagement constant au cours des prochaines années. La mise en oeuvre de ces orientations commande des mesures musclées parfois très éloignées des pratiques actuelles.

Accès transports viables a consigné dans ce mémoire sa vision de la mobilité durable dans la région. Ce préambule se veut une réaction à certains points spécifiques du Plan de mobilité durable et s'articule autour de trois axes principaux :

1. Les cibles proposées de part modale pour le transport en commun et les stratégies pour les atteindre.
2. Les points à éclaircir pour garantir l'implantation d'un tramway dans la région.
3. La place des transports actifs.

Nous encourageons le groupe de travail à poursuivre et à approfondir sa démarche au cours des prochains mois et espérons que les suggestions de ce mémoire contribueront à alimenter les réflexions.

Des cibles stimulantes pour le transport collectif : des gestes forts attendus

Accès transports viables appuie totalement la cible fixée pour le transport collectif, c'est-à-dire de doubler la part modale d'ici 2030, pour la faire passer à 20% sur une base quotidienne dans l'agglomération de Québec et ramener celle de la voiture à 58%.

Accès transports viables adhère à la vision proposée d'un réseau de transport collectif hiérarchisé et basé sur quatre composantes qui se déploiera sur l'ensemble du territoire de Québec (pour l'ensemble des suggestions, se référer à la page 44).

- Réseau à haut niveau de service 5-15 minutes
- Réseau intermédiaire 15-30 minutes
- Réseau de proximité
- Réseau rapide (express)

Nous saluons la volonté d'implanter d'un réseau de tramway de 28,6 km. Une telle augmentation de part modale commande presque assurément l'implantation d'un mode de transport plus performant que l'autobus pour les axes les plus achalandés. Il serait difficile de transporter autant de gens en ne recourant qu'à des autobus.

Sommaire

« Ce qu'on veut proposer à la population n'est ni plus ni moins qu'un très grand changement culturel. Je dirais même qu'on va leur proposer un choc culturel. On va leur proposer de se transporter collectivement de plus en plus par d'autres moyens que par la voiture. »
RÉGIS LABEAUME, MAIRE DE QUÉBEC, 23 MARS 2009

Il est impossible de traiter la question de la mobilité sans aborder celle de l'aménagement. Pour sortir de la tendance à l'augmentation de la circulation automobile, il faut cesser d'essayer de gérer en vase clos le réseau de transport collectif pour gérer la mobilité de manière intégrée et globale. La main droite doit arrêter de défaire ce que fait la main gauche.

Accès transports viables tient à souligner l'urgence d'agir pour mettre Québec sur la voie de la mobilité durable. Il y a déjà trop longtemps que nous tergiversons sur la question. Certes, les cinq dernières années ont vu la mise en oeuvre de plusieurs actions pertinentes de développement de transport collectif. Mais force est de constater qu'il n'existe pas encore de direction claire quant aux options de mobilité : Québec continue de se développer selon un modèle fondé sur l'étalement urbain, l'augmentation de la motorisation et la croissance continue des distances parcourues en automobile.

La réalisation d'un plan de mobilité à l'échelle régionale, qui allie les questions de transport et d'aménagement, est ainsi une étape importante dans le développement de la ville de Québec. Dans cette optique, le rôle du comité mobilité durable mis en place par la Ville de Québec est crucial.

La mobilité, au coeur du développement durable

Le réflexe auto-soliste est l'une des illustrations les plus éloquentes de la culture nord-américaine. Les habitudes de transport de notre société sont profondément ancrées, à tel point qu'elles ont modelé notre paysage métropolitain et qu'elles y sont inscrites. La mobilité automobile a pourtant démontré ses limites, tant sur le plan économique qu'environnemental et social.

Le profil de mobilité des pays occidentaux, qui repose sur un incroyable gaspillage énergétique (une tonne de verre et de métal pour transporter une seule personne) et une croissance continue des budgets consacrés aux infrastructures de transport, n'est absolument pas soutenable. Mais cela ne représente que la pointe de l'iceberg : les citoyens des pays émergents revendiquent de plus en plus leur droit d'accès à un véhicule individuel et leur taux de motorisation augmente de façon exponentielle. La gravité du problème n'a d'égal que l'urgence d'agir. Pour éviter la catastrophe, il faut prêcher par l'exemple et proposer des solutions alternatives de mobilité, durables et variées.

Pour une ville, le choix de la mobilité durable est un choix gagnant. C'est le moyen d'économiser les ressources tout en permettant aux ménages de réduire leur budget de transport, de développer des espaces publics de qualité, d'améliorer la qualité de l'air, de diminuer le bruit ambiant, d'afficher une image plus dynamique et tournée résolument vers le futur. Ainsi, la Ville de Québec a l'occasion d'offrir à ses habitants un environnement urbain plus sain, de qualité, écologique et équitable, tout en s'inscrivant dans un effort mondial de sauvegarde de l'environnement et de développement durable.

De Québec, ville de la voiture, à Québec, ville de la mobilité durable

Portrait actuel des déplacements

À Québec, les trois quarts des déplacements sont faits en automobile. Au cours des 20 dernières années, le taux de motorisation a augmenté quatre fois plus vite que la population. Parallèlement, le temps de déplacement pour se rendre d'un point de la ville à un autre a augmenté de 30% à 70%, sous l'effet de la congestion automobile. En transport collectif, les axes majeurs que sont les Métrobus 800-801 affichent complet, nuisant à l'image du transport collectif et à son attractivité. Les déplacements actifs pâtissent du manque d'infrastructures : trottoirs manquants dans de nombreux quartiers, réseau cyclable anémique, cohabitation de plus en plus difficile des usagers vulnérables avec un trafic automobile en croissance. Québec est bien une ville de l'automobile, que ses habitants s'en félicitent ou qu'ils le déplorent.

Les « deux villes » de Québec

Le développement à Québec, durant les cinq dernières décennies, d'un réseau d'autoroutes urbaines a créé une rapide expansion en périphérie, créant une « ville des autoroutes » qui est devenue, au fil du temps, pratiquement aussi peuplée mais beaucoup plus étendue que le centre traditionnel, la « ville des boulevards », et surtout plus dépendante à la voiture.

La ville des autoroutes est construite selon les principes de séparation des fonctions, avec des quartiers monofonctionnels où les commerces et services sont séparés des quartiers résidentiels par des voies routières. Les déplacements y sont presque tous faits en voiture. Dans la ville des boulevards, plus dense et où une certaine mixité a été préservée, le taux de motorisation est plus faible et la part des transports viables, plus élevée.

Des solutions adaptées

Les solutions à mettre de l'avant pour favoriser la mobilité durable dans ces deux types de milieux ne peuvent être les mêmes, notamment en matière de transport collectif, pour lequel il faut apporter les solutions adéquates à chacune des deux « villes ». La densité et la faible largeur des voies de la ville des boulevards sont adaptées à l'implantation d'un réseau de transport collectif sur rail de grande capacité. Dans la ville des autoroutes, le transport collectif bénéficierait de la mise en place d'un réseau de Busway en site propre desservant l'ensemble de la ville.

Propositions pour faire de Québec une ville modèle

La mobilité durable constitue l'approche à privilégier pour répondre aux besoins de déplacement sur le territoire. Les positions d'Accès transports viables se basent sur trois grands volets, soit l'aménagement à échelle humaine, le transport collectif efficace dans toute la ville et les transports viables au cœur du développement urbain.

Une ville à échelle humaine

Le plus grand ennemi des transports collectifs et actifs n'est probablement pas l'automobile en tant que telle, mais plutôt la propension, au cours des 50 dernières années, des décideurs à aménager nos villes en fonction des besoins de celle-ci. Les rues locales excessivement larges, les stationnements sans fin et les autoroutes qui sectionnent le centre des villes sont tous des exemples d'infrastructures qui ont été conçues pour assurer un confort maximal à la voiture et ce, très souvent au détriment de notre qualité de vie à tous, automobilistes ou non. Le changement de cap vers une mobilité durable à Québec devra être soutenu par un virage en urbanisme, pour mettre en place un environnement favorable aux transports collectifs et actifs.

Un transport collectif efficace dans toute la ville

Le réseau de transport collectif doit être hiérarchisé. Le réseau structurant, composé de parcours rapides, en site propre, doit se déployer sur les principales artères à travers la ville en desservant les principaux pôles. Ce réseau constitue le squelette sur lequel peuvent se greffer des parcours intermédiaires et locaux.

Sur les parcours Métrobus 800 et 801, créés dans les années 1990 pour desservir les trois corridors les plus achalandés en transport en commun de la Ville, les autobus doivent aujourd'hui circuler à deux minutes d'intervalle en période de pointe. Sur ces lignes, où transitent entre 40 000 et 50 000 passagers par jour, le transfert vers un mode plus performant, le tramway, est devenu nécessaire.

Pour les grands axes où l'achalandage actuel n'est pas suffisant pour justifier l'implantation d'un tramway, le Busway apparaît comme une solution performante pour relier l'ensemble de la ville. Métrobus de 2e génération bénéficiant de la priorité sur la circulation automobile, les Busway sont plus efficaces que les lignes d'autobus traditionnelles.

Les transports viables au coeur du développement urbain

Il est grand temps de développer le réflexe des transports collectifs et actifs dans notre approche pour bâtir la ville. Cela signifie aussi de revoir l'ordre de priorité des modes de transport. Penser d'abord aux piétons : sur de faibles distances, la marche doit devenir le mode de déplacement habituel de tous! L'aménagement des rues doit donc être conçu d'abord en fonction des piétons.

Pour inverser la tendance observée dans les 50 dernières années, il faut se servir des réseaux de transport collectif pour soutenir le mode de développement urbain. De la même manière que les autoroutes ont produit des *power centers*, le transport collectif, particulièrement le tramway, est l'outil idéal pour aménager des écoquartiers.

Les conditions de réussite

Diriger Québec vers la mobilité durable implique des choix. Plusieurs conditions sont nécessaires pour que le travail entrepris par le groupe de travail sur la mobilité durable débouche sur une ville plus verte, plus équitable et plus prospère.

Reconnaître les limites de la solution automobile

La raréfaction des ressources en carburant, le coût croissant des infrastructures routières et les impacts de l'automobile sur l'environnement et sur la santé de la population sont autant d'arguments qui plaident dans le même sens : notre dépendance à la voiture n'est pas viable. Les autorités, autant politiques qu'administratives, doivent reconnaître que l'omniprésence de l'automobile constitue un problème auquel il faut s'attaquer sans tarder.

Fixer des objectifs clairs

Pour que les actions soient cohérentes et les changements réels, il faut se fixer collectivement des cibles précises à atteindre en matière de mobilité : diminuer les kilomètres parcourus en automobile; diminuer le taux de motorisation; augmenter la part modale du transport collectif; doubler celle des transports actifs. Ces indicateurs permettront d'orienter les stratégies mises en oeuvre.

Accepter de réduire la place de la voiture

Construire de nouvelles routes pour assurer la fluidité de la circulation est une erreur que nous avons souvent commise par le passé dans la région de Québec. L'expérience a montré que l'augmentation de la capacité routière entraîne celle de la circulation automobile. Pour développer les transports collectifs et actifs, il est nécessaire de rééquilibrer l'espace consacré à chaque mode sur nos routes et de diminuer la part de l'automobile.

Se battre pour le financement

Uniquement pour rattraper le retard en matière de transport collectif, quelques milliards de dollars seront requis au cours des prochaines décennies. La participation de tous les paliers de gouvernement sera nécessaire. La région de Québec doit se mobiliser pour obtenir sa part des importants budgets qui seront réservés au développement du transport collectif.

Tous les acteurs de la région de Québec doivent agir ensemble pour développer le réflexe des transports collectifs et actifs. La ville ne peut devenir un exemple de mobilité durable par un coup de baguette magique; un long chemin reste à parcourir : la population, les élus et les experts devront prendre des positions courageuses en faveur d'un changement de modèle.

QUÉBEC 2030 Une ville plus verte, plus équitable, plus prospère

En 2030, un réseau de transport collectif en site propre (tramway et busway) permet à tous les résidants de la région de se rendre pratiquement partout sur le territoire dans un délai raisonnable. Plus de 20% des déplacements motorisés se font en transport collectif. Le développement urbain s'est concentré aux abords du tramway et du réseau structurant de transport collectif. Les banlieues se sont densifiées et organisées autour de pôles de services et de commerces de proximité. Cette organisation urbaine fait en sorte que les modes de transport actif sont deux fois plus populaires qu'il y a 20 ans. Il est maintenant possible, dans les zones plus urbaines de Québec et de Lévis, de vivre sans voiture. En périphérie, la grande majorité des ménages se contente d'une seule voiture.

La congestion automobile s'est stabilisée au niveau du début des années 2000 et ce, malgré la requalification en boulevard de nombreux tronçons d'autoroute. La mise en place de voies réservées sur l'ensemble du réseau autoroutier a permis le maintien d'une certaine fluidité sur le réseau stratégique. Le recul de l'auto-solo pour les déplacements domicile-travail a permis d'éliminer de nombreux stationnements dans les principaux pôles d'activités. Les revenus de la ville ont augmenté et le coût des services diminué grâce à un développement urbain plus cohérent. Ainsi, le compte de taxes a baissé pour une qualité de service équivalente.

Québec attire le tiers des immigrants du Québec et est devenue le premier choix des créatifs et des jeunes familles. Des délégations de décideurs de Calgary, Boston et Chicago viennent à Québec pour s'inspirer des succès de la région en matière de mobilité durable. Lors de la dernière Conférence des parties sur les changements climatiques, Québec s'est vu remettre une mention spéciale pour l'organisation des premiers Jeux Olympiques carboneutres. Pour la 10e année consécutive, les Nordiques de Québec sont les porte-parole de la Semaine des transports collectifs et actifs.

Contexte du mémoire

Vivre et se déplacer à Québec

La création par la Ville de Québec d'un groupe de travail chargé de se pencher sur les questions de mobilité dans la région apparaît comme une excellente nouvelle dans l'optique d'assurer le développement durable de l'agglomération. Depuis plusieurs années, Accès transports viables suit avec attention les différents processus décisionnels qui touchent les questions de mobilité durable et d'aménagement dans la région métropolitaine de Québec : consultations sur le prolongement de l'autoroute du Vallon, Plan d'aménagement du campus de l'Université Laval, PDAD, Plan stratégique du RTC, PDRC, Plan vert bleu blanc...

Malgré certains progrès réalisés sur les aspects liés aux transports durables, force est de constater que les différents acteurs de la région n'orientent pas encore leurs actions de manière concertée afin de changer le modèle de mobilité. Les mesures de rationalisation du développement urbain prévues par des documents d'orientation comme le PDAD, très intéressantes, tardent à se concrétiser dans les décisions de la Ville et des autres paliers de gouvernement. En ce sens, la réalisation d'un plan de mobilité, à l'échelle régionale, qui allie les questions de transport et d'aménagement apparaît comme une étape importante dans le développement de la ville de Québec.

Avec ce mémoire, Accès transports viables souhaite partager avec le groupe de travail les réflexions issues de l'expérience de l'organisme. Des années de défense des droits des usagers et de promotion des transports viables ont permis de développer une connaissance approfondie des enjeux québécois et des tendances avant-gardistes à l'échelle mondiale. L'objectif de ce mémoire est d'abord de présenter les principes à observer pour favoriser une mobilité plus durable, pour ensuite détailler les mesures concrètes à mettre en oeuvre pour transformer le visage de Québec.

Accès transports viables – Regroupement des utilisateurs et utilisatrices des transports collectifs et alternatifs du Québec métropolitain *– est un organisme à but non lucratif regroupant les utilisateurs, les utilisatrices et les organisations socioéconomiques préoccupés par l'avenir des transports dans la région métropolitaine de Québec. La mission principale d'Accès transports viables est de promouvoir des modes de déplacement viables dans la région de Québec et de défendre les droits des utilisateurs et utilisatrices des transports collectifs et actifs.*

Table des matières

Sommaire i
Contexte du mémoire vii

Contexte et enjeux 1
Pour une ville plus verte, plus équitable, plus prospère 3
Une ville plus verte 4
Une ville plus équitable 6
Une ville plus prospère 7
En bref - La mobilité durable, un choix incontournable 9
Québec, ville de l'automobile 11
Rappels historiques 12
La mobilité contemporaine à Québec 14
Les « deux villes » de Québec 16
En bref - Québec, ville automobile : rêve ou cauchemar? 19
Québec, ville de la mobilité durable 21
Opérer un changement de culture 22
Se fixer des objectifs précis et ambitieux 23
Trois grandes orientations pour Québec 24

Propositions 27
Une ville à échelle humaine 29
Revoir l'aménagement du territoire 30
Des infrastructures de transport adaptées 33
Favoriser la marche comme mode de déplacement 36
Le vélo utilitaire 39
En bref - Une meilleure qualité de ville 42
Le transport collectif efficace dans toute la ville 43
Le réseau structurant à l'échelle de la région 44
Le tramway, une colonne vertébrale 47
Un réseau d'autobus structurant 59
La desserte locale 68
Un réseau pour voir plus grand 73
En bref - De Loretteville à Saint-Roch 75
Les transports viables au cœur du développement urbain 77
Offrir la modernité et la qualité 78
Développer l'intermodalité 82
Les transports viables, moteurs de développement 85
Intégrer les principes de la mobilité durable à l'administration municipale 92
En bref - Un nouveau réflexe 93

Québec, ville modèle 95

Contexte et enjeux

Pour une ville plus verte, plus équitable, plus prospère

Ce serait génial de pouvoir négocier avec le climat, mais c'est impossible.
ANTHONY CARY, BRITISH HIGH COMMISSIONER TO CANADA, OTTAWA

La mobilité durable n'est pas seulement un sujet d'actualité : c'est un virage incontournable que nos sociétés devront prendre durablement au sérieux.

Après cinquante ans de développement « tout à l'auto », force est de constater que ce modèle est un désastre environnemental, social et économique. En favorisant l'étalement urbain, la voiture a entraîné, entre autres, la destruction de terres agricoles, l'allongement des déplacements, la prolifération incontrôlée des infrastructures autoroutières à coups de millions de dollars, une augmentation des hospitalisations en raison de la mauvaise qualité de l'air, etc.

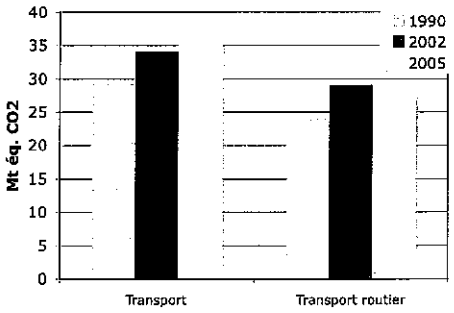
Comme ceux de nombreuses grandes villes occidentales, les citoyens de Québec se retrouvent réduits à une dépendance extrême à la voiture : ils n'ont souvent pas le choix de leur mode de transport. Cette accoutumance a un coût élevé tant pour les particuliers que pour la société. Pour éviter de se retrouver dans un cul-de-sac, il faut changer nos pratiques de mobilité pour faire de Québec :

- une ville plus verte
- une ville plus équitable
- une ville plus prospère

UNE VILLE PLUS VERTE

Le transport collectif est 4 à 20 fois plus économe en énergie que la voiture

Évolution des émissions de GES du secteur des transports au Québec en 1990, 2002, 2005



Notre dépendance à l'auto entraîne de nombreux impacts sur l'environnement. À l'inverse, les transports collectifs et actifs maximisent l'utilisation des ressources et sont peu polluants.

L'automobile est un mode de transport très consommateur de ressources naturelles. Son efficacité énergétique est faible : déplacer une personne nécessite de quatre à 20 fois plus d'énergie qu'en transport collectif[1]. Une mobilité basée sur la voiture requiert en outre un réseau routier extensif et un grand nombre d'espaces de stationnements. Cette consommation d'espace se fait aux dépens des espaces naturels, agricoles ou forestiers.

Le secteur des transports est responsable de 50% des émissions de GES de l'agglomération, dont 80% sont attribuables aux transports routiers

Au Québec, le secteur des transports est le principal émetteur de gaz à effet de serre (GES) et représentait 40% du total des émissions en 2006[2]. À Québec, c'est même 50% des GES émis qui sont liés au transport[3]. Il est d'ailleurs inquiétant de constater que contrairement à tous les autres secteurs d'activité dont les émissions ont diminué depuis 1990, les émissions des transports routiers ont augmenté de 33,8%. Cette progression est en contradiction totale avec les objectifs de réduction des GES de la communauté internationale et de ceux du Québec, récemment établis à un minimum de 20% sous le seuil de 1990 en 2020.

L'auto électrique n'est pas une solution

Une transition vers les véhicules à propulsion électrique peut aider à réduire certains impacts environnementaux de l'automobile. Toutefois, faire passer l'ensemble du parc automobile mondial à l'électricité pose le problème de l'utilisation de ressources rares pour les batteries, dont l'élimination reste un problème environnemental crucial. Par ailleurs, un changement de source d'énergie n'apportera de solution ni aux problèmes de congestion, ni à celui du coût des véhicules et des infrastructures.

[1] Beaudet & Demers, *La contribution du transport collectif au développement durable des villes du Québec*, 2008, ATUQ.

[2] *Inventaire québécois des émissions de gaz à effet de serre en 2006 et leur évolution depuis 1990*, MDDEP

[3] Ville de Québec, 2008

Au Québec, la pollution de l'air a entraîné en 2008 près de 700 décès prématurés.

Le secteur des transports est également responsable à lui seul de l'émission de 60% des contaminants atmosphériques du Québec[4]. Les impacts de cette pollution sont principalement ressentis à l'échelle locale et contribuent, entre autres, à la formation du smog. L'utilisation massive de l'automobile a ainsi un impact majeur sur les milieux naturels et la santé des populations. Au Québec, la pollution de l'air a entraîné en 2008 près de 700 décès prématurés[5].

Les transports collectifs et actifs permettent d'effectuer des déplacements en émettant une fraction de la pollution du transport par automobile. Miser sur les transports viables, c'est libérer de la place pour les espaces verts, faire notre part dans la lutte contre les changements climatiques et améliorer la qualité de vie locale. La région de Québec doit prendre ce virage.

[4] *Inventaire des émissions atmosphériques en 2005*, MDDEP

[5] Beaudet & Demers, *La contribution du transport collectif au développement durable des villes du Québec*, 2008, ATUQ.

UNE VILLE PLUS ÉQUITABLE

Une personne sur deux n'a pas accès à une voiture, soit parce qu'elle est trop jeune, soit en raison de limitations fonctionnelles, soit par manque d'argent. Le développement basé sur l'usage de la voiture pose ainsi un problème d'équité dans l'accès aux services et aux emplois.

Les non-conducteurs, en marge de la société

La conduite d'une automobile est limitée par l'âge et l'aptitude à posséder un permis de conduire. Les jeunes de moins de 16 ans ne peuvent pas être motorisés et les aînés perdent progressivement leur aptitude à la conduite automobile. Les personnes souffrant de limitations fonctionnelles ne peuvent souvent pas non plus espérer conduire de voiture. Plusieurs groupes se trouvent donc mis en marge d'une société axée sur l'automobile.

15% du budget des ménages québécois est consacré à l'automobile

Les ménages québécois consacrent 18% de leurs revenus à leurs déplacements et c'est l'automobile qui accapare la part du lion. Le budget consacré aux déplacements est en croissance constante et dépasse maintenant celui de l'alimentation, ce qui en fait le second poste de dépenses des ménages, tout juste après le logement. Cela n'a rien d'étonnant au vu des coûts de possession et d'utilisation d'une voiture, que le CAA estime autour de 10 000$ par an[6]. La mobilité fondée sur l'automobile exclut donc les gens à faible revenu et met une pression financière accrue sur les ménages de la classe moyenne.

Les transports viables jouent un rôle social de premier plan. Partout en ville, axer la mobilité sur les transports collectifs et actifs, c'est assurer l'autonomie de tous et permettre à chacun de participer activement à la société.

[6] CAA Québec

UNE VILLE PLUS PROSPÈRE

La mobilité automobile entraîne des dépenses colossales et génère peu de retombées. La vitalité économique d'une région métropolitaine est, en revanche, consolidée par le développement des transports viables.

Le gouvernement du Québec dépensera plus de 3 milliards $ pour les routes en 2009-10

La mise en place du réseau routier et autoroutier a nécessité d'importants investissements et plusieurs structures affichent maintenant des signes de détérioration. Le réseau routier requiert aujourd'hui un entretien fréquent et très coûteux qui fait grimper constamment les dépenses du ministère des Transports. En 2009-2010, le gouvernement du Québec prévoit dépenser à lui seul 3,3 milliards de dollars pour l'entretien et la construction du réseau routier. Il faut ajouter à ce montant les centaines de millions investis par les municipalités dans la réparation des routes sous leur juridiction.

Coût de la congestion à Québec : 50 millions $ par an

Les problèmes d'efficacité du réseau autoroutier causent des pertes économiques importantes. En 2006, Transports Canada estimait ces pertes économiques reliées à la congestion automobile à 50 millions de dollars[7] pour la seule ville de Québec. Les problématiques de congestion vont d'ailleurs en croissant dans la région. Le développement d'un réseau de transport collectif structurant favoriserait ainsi des économies substantielles.

Les importations de pétrole du Québec : 17 milliards $ en 2008

L'industrie automobile est largement absente du Québec : aucune usine de fabrication de véhicules n'est implantée sur le territoire et nous ne produisons pas de pétrole. Un investissement dans le transport automobile se traduit donc par un effet de fuite de 50%[8]. Par opposition, le taux d'importation associé au transport en commun est de seulement 10%. La dépendance à la voiture des Québécois s'avère ainsi désastreuse pour la balance commerciale du Québec. À elle seule, l'importation de pétrole – largement destiné au secteur des transports – a grimpé à 17 milliards de dollars en 2008[9].

---

[7] Transports Canada, *Le coût de la congestion urbaine au Canada*, 2006

[8] SECOR, *Le transport en commun, un puissant moteur du développement économique de la région métropolitaine de Montréal*, étude réalisée pour le compte de la Chambre de commerce du Montréal métropolitain, 2004, p. 24.

[9] Institut de la statistique du Québec, *Importations internationales selon les produits, en dollars courants, Québec et Canada, janvier-décembre, 2007 et 2008*, le Québec est donc un importateur de produits pétroliers au sein d'un pays exportateur. http://www.stat.gouv.qc.ca/donstat/econm_finnc/comrc_exter/comrc_inter_inter/imp_prod_2008.htm (consulté en ligne en novembre 2009)

Une question d'image

Les infrastructures de transports collectifs et actifs participent aux villes de véritables images fortes par leur design et leur intégration aux principaux lieux de la ville. On peut citer dans cette veine les mythiques métros de Paris et New York, de même que le tube londonien. Des exemples plus récents illustrent comment une ville peut miser sur l'image de ses équipements de transport durable : le design du tramway de Lyon s'inspire de l'apparence d'un ver à soie, une industrie importante dans l'histoire de cette ville, et la ville de Montréal profite du design novateur du Bixi.



Une relation directe entre transport collectif et compétitivité

Les villes qui misent sur les transports collectifs sont aussi parmi les plus performantes. Aux États-Unis, on observe une relation directe entre le niveau de service du transport collectif et la compétitivité des régions métropolitaines[10]. Les chambres de commerce d'Europe, et même de Montréal, reconnaissent les bienfaits du transport collectif pour le dynamisme des villes et supportent la réalisation de projets d'envergure. Une ville qui mise sur les transports durables, c'est une ville dont le développement économique n'est pas freiné par les problèmes de congestion.

Au cœur d'une région, un réseau de transport collectif efficace augmente son dynamisme et sa vitalité commerciale. Il attire les jeunes et les professionnels qualifiés et est indispensable aux grands projets. De plus, le Québec ne produit ni pétrole ni voiture : il est donc plus rentable d'investir dans le transport collectif que dans l'automobile.

[10] SECOR, *Transport en commun, un puissant moteur du développement économique de la région métropolitaine de Montréal*, étude réalisée pour le compte de la Chambre de commerce du Montréal métropolitain, 2004, p. 11.

EN BREF La mobilité durable, un choix incontournable

Pour préserver les ressources, pour améliorer la qualité de vie de ses habitants, pour devenir une métropole compétitive à l'échelle de l'Amérique du Nord, Québec doit miser sur les transports viables.

Les villes qui font le choix des transports collectifs et actifs projettent l'image d'une qualité de vie supérieure : espaces publics animés, centres-villes accessibles, congestion limitée, mode de vie actif. Ce genre de ville doit être plus compacte, plus dense, mais permet de tirer profit de l'espace récupéré à la circulation automobile et au stationnement pour offrir davantage d'espaces publics et de parcs. Finalement, une ville qui mise sur la mobilité durable est attrayante pour les jeunes professionnels en quête d'un milieu de vie où ils souhaitent travailler et élever une famille.

Le profil de mobilité des pays occidentaux, qui repose sur un incroyable gaspillage énergétique (une tonne de verre et de métal pour transporter une seule personne) et une croissance continue des budgets consacrés aux infrastructures de transport, n'est absolument pas soutenable. Mais cela ne représente que la pointe de l'iceberg : les citoyens des pays émergents revendiquent de plus en plus leur droit d'accès à un véhicule individuel et leur taux de motorisation augmente de façon exponentielle. La gravité du problème n'a d'égal que l'urgence d'agir. Pour éviter la catastrophe, il faut prêcher par l'exemple et proposer des solutions alternatives de mobilité, durables et variées.

À l'heure où le monde entier est préoccupé par les changements climatiques, l'érosion de la biodiversité et l'épuisement des ressources, la mobilité durable n'est en fait plus un choix : c'est une responsabilité.

Québec, ville de l'automobile

Entre 1971 et 2001, alors que la population de Québec augmentait de 42%, sa superficie occupée augmentait de 248%.
CMQ, 2006

Indéniablement, Québec est aujourd'hui une ville où l'automobile est reine : un réseau d'autoroutes urbaines inégalé dans toute l'Amérique du Nord, des stationnements presque à volonté, des quartiers entiers où le transport collectif est déficient, les réseaux cyclable et piétonnier inexistants et les services de proximité absents. Pour remédier à la situation, il importe d'abord de comprendre comment nous en sommes arrivés là. Cette démonstration suivra le plan suivant :

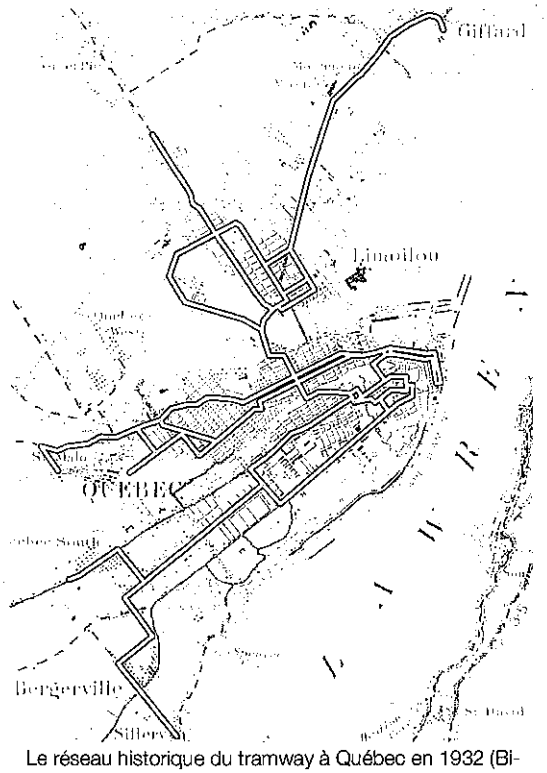
- Rappels historiques
- Mobilité contemporaine à Québec
- Les « deux villes » de Québec

RAPPELS HISTORIQUES

Nos modes de vie et de déplacement sont intimement liés à l'histoire du développement de nos sociétés et de nos villes. Dès lors, il est important de prendre en considération la façon dont l'urbanisation et la mobilité ont évolué, ainsi que de connaître de façon précise la situation actuelle.

Dès sa fondation, Québec s'est illustrée comme un centre administratif et portuaire, deux fonctions qui marqueront l'évolution de l'urbanisation durant les siècles suivants. Cette ville coloniale fait l'objet d'une planification soignée par les ingénieurs royaux. Les fonctions administratives, religieuses et militaires se concentrent en haute-ville alors que la basse-ville regroupe particulièrement les activités commerciales et proto-industrielles sur les berges du Saint-Laurent et dans l'estuaire de la Saint-Charles où se trouve un pôle administratif essentiel, le palais de l'intendant. Cette ville ancienne est extrêmement compacte et ne couvre qu'une fraction de la superficie actuellement urbanisée.

Les premières voies de circulation, les parcours mères, façonnent encore aujourd'hui notre manière de nous déplacer : rue Saint-Vallier, chemin Sainte-Foy, chemin de la Canardière, avenue Royale, boulevard Hamel, chemin du Foulon, chemin Gomin, chemin Saint-Louis, 1e avenue... Elles jettent les bases de la ville actuelle et les premiers noyaux de peuplement sont encore perceptibles dans la morphologie de la ville. Leur éloignement relatif du centre, la faible rapidité des moyens de transport et la prédominance de la fonction agricole en bordure de la ville limitent toutefois le développement de ces zones périphériques avant l'avènement de l'automobile au XXe siècle.



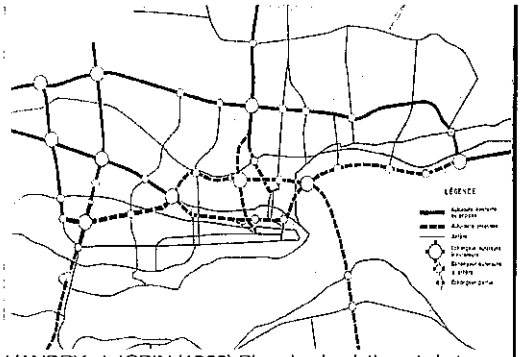
Le réseau historique du tramway à Québec en 1932 (Bibliothèque et Archives nationales du Québec)

L'expansion urbaine des premières décennies du XXe siècle jusqu'à la Seconde Guerre mondiale se fait sous le signe de l'introduction de modes de transport urbain performants : le chemin de fer, le tramway et, plus tard, la voiture. Les formes urbaines qui en résultent s'inscrivent dans la continuité : trame de rue majoritairement orthogonale, îlots compacts, développement centré sur les grands axes de circulation traditionnels, densité de population relativement élevée, mixité des fonctions. Les premières banlieues-jardin font leur apparition, mais demeurent rapprochées du centre-ville historique et des chemins traditionnels transformés en boulevards.

L'avènement de l'automobile de masse qui s'amorce dans les années 60-70 vient modifier de façon drastique l'urbanisation de la ville. Les prévisions de forte croissance démographi-

que pour la Capitale entraînent la planification d'un réseau autoroutier très ambitieux et marquent un changement radical de la conception de l'agglomération et des déplacements sur le territoire.

Le plan Vandry-Jobin propose d'étendre la logique de déplacement autoroutier aux quartiers urbanisés de la ville, notamment par la construction de l'autoroute de la falaise, de l'autoroute Saint-Charles et Dufferin-Montmorency, court-circuitant les artères anciennes de développement urbain.



VANDRY et JOBIN (1968) Plan de circulation et de transport, régionmétropolitaine de Québec, volume I

L'étalement urbain que l'on observe dans le développement de Québec dans la foulée du plan Vandry-Jobin pose un véritable défi pour le développement durable de la région de Québec. Ce type de développement axé sur l'automobile a eu un impact déterminant sur la manière dont la population se déplace.

LA MOBILITÉ CONTEMPORAINE À QUÉBEC

Les enquêtes Origine-Destination réalisées depuis quelques décennies dans la région de Québec nous permettent d'avoir une image précise des déplacements sur le territoire de l'agglomération.

Le triomphe de la voiture

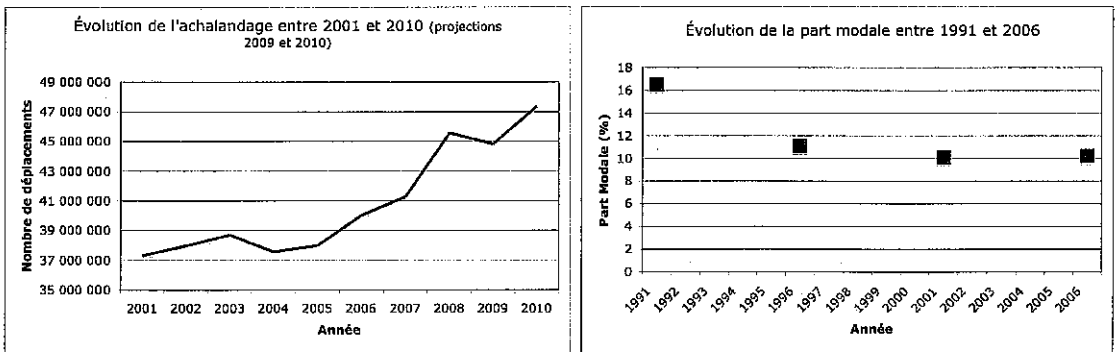
75% des déplacements sont faits en automobile

Le premier constat est la domination écrasante des déplacements en automobile et un fort taux de motorisation. Sur le territoire de l'enquête, les déplacements en automobile comptent pour près de 75% de tous les déplacements, laissant une part modale inférieure à 7% pour le transport en commun[11].

La motorisation augmente 4 fois plus vite que la population

Le second constat est qu'au fil du temps, la part des transports collectifs et actifs a constamment diminué jusqu'en 2006, moment où on observe une stabilisation. Cette diminution de la part modale des transports viables est liée en bonne partie à l'accroissement du parc automobile dans la région. Entre 1991 et 1996, l'augmentation du nombre de véhicules a été de 12,2% alors que la population n'a crû que de 3% durant la même période. Les voitures se sont donc multipliées quatre fois plus vite que les humains.

Un regain de la mobilité viable?



Transport collectif à Québec : achalandage et part modale. Source : Plan stratégique de développement des services 2005-2014, RTC

Depuis 2001, la tendance semble se stabiliser et même s'inverser : « pour la première fois depuis quinze ans, le taux de motorisation des ménages n'a pas progressé entre 2001 et 2006[12]. » On note même une légère diminution sur le territoire de la Ville de Québec.

Stabilisation de la part modale du transport collectif depuis 2001

---

[11] Ministère des Transports du Québec, *Enquête Origine-Destination 2006. La mobilité des personnes dans la région de Québec : Faits saillants*, 2008 p. 14.

[12] *Ibid* p. 8.

Parallèlement, l'achalandage du transport collectif a augmenté sensiblement. La croissance de l'achalandage a été significative depuis quelques années. Le Réseau de transport de la Capitale, dont l'achalandage stagnait autour de 37,5 millions de passagers par an depuis les années 1990, a connu une forte croissance de son achalandage pour atteindre 45,6 millions de passagers en 2008. Cette forte hausse a permis de contrebalancer l'augmentation du parc automobile et de stabiliser la part modale du transport collectif qui dégringolait depuis 1991.

La démographie en faveur d'un modèle de ville plus urbain

La nécessité de mettre en chantier de nouvelles unités d'habitation amène la Ville à faire des choix quant au type de développement souhaité, au niveau de la localisation des projets et des modèles d'habitation offerts. La question qui se pose alors est la suivante : doit-on continuer à reproduire le modèle traditionnel d'étalement de la banlieue et de maisons unifamiliales ? Plusieurs données laissent croire qu'une nouvelle façon de développer serait davantage judicieuse pour l'avenir de la ville, et qu'un modèle plus urbain pourrait inciter une population jeune et active à s'établir à Québec.

- Les jeunes choisissent de plus en plus de s'établir dans les arrondissements centraux, qui connaissent depuis 2001 une phase de rajeunissement;
- Les arrondissements plus éloignés entament un vieillissement de population;
- La motorisation des ménages est en baisse (de 1,27 véhicule/ménage en 2001 à 1,19 en 2006[13]), associée principalement à un transfert modal vers les déplacements actifs des 20-34 ans dans les quartiers centraux.[14]

L'ensemble de ces tendances mènent à tirer les conclusions suivantes :

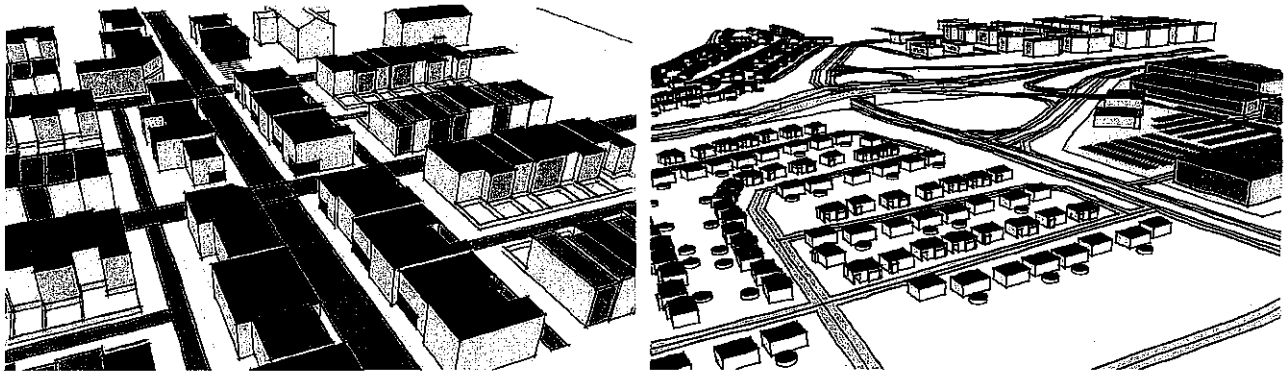
- La désuétude du modèle de maisons unifamiliales en banlieue est à prévoir, accompagnée d'un surplus de ces habitations.
- Les besoins en logements dans les quartiers centraux seront quant à eux faramineux, accompagnés d'un désir de retrouver des caractéristiques urbaines dans l'ensemble de la ville.
- Les mesures visant à attirer les jeunes et les mesures favorisant la mobilité durable ont une probabilité forte de se renforcer mutuellement.

[13] Ministère des transports du Québec et Réseau de transport de la Capitale. *Enquête Origine-Destination 2001* et *Enquête Origine-Destination 2006*.

[14] Villeneuve, Paul. D'après les *Enquête Origine-Destination 2001* et *Enquête Origine-Destination 2006* du Ministère des transports du Québec et du Réseau de transport de la Capitale.

LES « DEUX VILLES » DE QUÉBEC

Les changements importants qu'a connus la ville au cours des dernières décennies ont engendré l'apparition de « deux villes » au sein de la Capitale nationale. Le développement du réseau d'autoroutes a engendré une rapide expansion urbaine en périphérie, créant une « ville des autoroutes » qui est devenue au fil du temps pratiquement aussi peuplée, mais beaucoup plus étendue que le centre traditionnel, la « ville des boulevards », et surtout plus dépendante à la voiture.



Limoilou (ville des boulevards) et Lebourgneuf (ville des autoroutes) : « deux villes » et deux typologies urbaines.

La ville des boulevards : la ville du Métrobus

La « **ville des boulevards** », que l'on peut aussi appeler la ville du Métrobus[15], regroupe environ la moitié de la population. Elle est relativement peu touchée par la pénétration d'autoroutes. L'abandon, fort heureusement, de plusieurs projets autoroutiers du rapport Vandry-Jobin a permis d'épargner en partie le cœur de l'agglomération. Les boulevards desservent des zones urbanisées, souvent densément peuplées, et le réseau d'artères permet de circuler dans la ville de manière continue.

Un taux de motorisation 75% plus faible au centre

La domination de l'automobile est nettement moins forte dans les arrondissements centraux qu'en périphérie. À titre de repère, le nombre moyen d'automobiles par personne en 2006 était de 0,4 dans l'arrondissement de la Cité comparativement à 0,7 dans l'ensemble de la région (soit un taux de motorisation 75% plus élevé) et 0,8 sur la Rive-Sud[16].

[15] Paul Villeneuve et Marie-Hélène Vandersmissen, *Accessibilité, mobilité et équité dans le Québec métropolitain*, 2002 Québec 2003 : Annuaire politique, social, économique et culturel. Montréal, Fides, pp. 282-290.

[16] Ministère des Transports du Québec, *Enquête Origine-Destination 2006. La mobilité des personnes dans la région de Québec : Sommaire*, 2008.

Cette observation donne à réfléchir : les facteurs qui limitent la dépendance à la voiture dans les quartiers centraux pourraient-ils permettre d'améliorer le bilan dans le reste de l'agglomération ?

La ville des autoroutes : sous le signe de l'étalement urbain

La « **ville des autoroutes** », développée depuis les années 60-70, abrite l'autre moitié de la population de Québec dans des quartiers résidentiels de faible densité. Le développement urbain récent y est principalement déployé autour des autoroutes. Les boulevards qui desservent ces secteurs, rarement continus, sont conçus comme des routes collectrices pour desservir les autoroutes.

La séparation rigide des fonctions est la norme dans cette "ville des autoroutes", de sorte que les artères sont souvent bordées d'ensembles commerciaux monofonctionnels et que les résidences se trouvent à l'écart, sur un réseau de rues discontinues en anse et impasse.



Un quartier résidentiel à St-Émile (Source : APEL)

Ce type de développement urbain repose sur l'usage quasi exclusif de la voiture comme moyen de transport en raison :

- de la distance entre les résidences et les services, encore allongée par une trame de rue labyrinthique
- des barrières importantes que posent les grands boulevards commerciaux bordés de stationnements, les autoroutes et les bretelles d'accès
- des grandes zones monofonctionnelles commerciales ou industrielles qui amènent les gens à devoir se déplacer davantage pour répondre à tous leurs besoins

Transports viables : Haute-ville VS. Lebourgneuf

Le présent tableau compare la performance de deux logiques de développement urbain en matière de transports viables. D'un côté Lebourgneuf, de l'autre le secteur Ouest de la Haute-Ville (Montcalm et Saint-Sacrement). Les données proviennent de l'enquête Origine-Destination de 2006.

		Haute-Ville Ouest		Lebourgneuf	
		Produits	Attirés	Produits	Attirés
Part modale des déplacements	Automobiles	53,2	55,9	89,1	92,2
	Transports en commun	13,2	12,9	3,3	4,0
	Non-motorisés (NM)	32,3	30,1	2,9	2,0
	Transports viables	**45,5**	**43,0**	**6,2**	**6,0**
Logis avec (%)	0 auto	**37,1**		5,8	
	1 auto	51,9		52,6	
	2 autos	10,0		**31,9**	
	3 autos	0,6		8,5	
	4 autos et plus	0,4		1,1	

Des solutions de transport collectif à adapter

Il est important de noter la différence entre la ville des autoroutes et celle des boulevards en abordant la mobilité durable dans la région de Québec. Les solutions à mettre de l'avant pour favoriser la mobilité durable ne peuvent pas y être les mêmes.

En effet, la manière dont les quartiers de la « ville des autoroutes » sont construits contrecarre l'implantation d'un réseau de transport collectif efficace. Les parcours doivent couvrir de longues distances pour desservir des populations éparpillées dans l'espace, souvent situées loin des secteurs d'emplois et de services qui sont dispersés, donc difficiles à desservir. La circulation intense sur les grandes artères en fait par ailleurs des endroits inhospitaliers pour les déplacements actifs.

D'un autre côté, les voies de circulation des quartiers centraux n'ont pas été conçues pour une circulation routière aussi intense. La densité des résidences, des bureaux et des services attire un nombre important de gens dans un espace restreint où l'ajout de nouvelles voies de pénétration automobile entraînerait d'importantes destructions et la déstructuration de la trame urbaine.

À court terme, il faut apporter à chaque milieu les solutions de transport collectif adéquates. La densité et la faible largeur des voies de la ville des boulevards sont adaptées à l'implantation d'un réseau de transport collectif sur rail de grande capacité. Dans la ville des autoroutes, le transport collectif bénéficierait de la mise en place d'un réseau de Busway sur voies réservées, couplé à une desserte locale de moindre capacité.

Étendre la ville des boulevards

À moyen terme, il faudra adapter la « ville des autoroutes » pour y permettre le développement de la mobilité durable. Cela pourrait passer par la consolidation progressive du tissu urbain dans quelques pôles autour des axes de transport collectif boulevards, et la conversion des autoroutes en boulevards. C'est un grand chantier, qui devra se faire sur des décennies !

EN BREF Québec, ville automobile : rêve ou cauchemar?

À Québec, les trois quarts des déplacements sont faits en automobile. Au cours des 20 dernières années, le taux de motorisation a augmenté quatre fois plus vite que la population. En transport collectif, les axes majeurs que sont les Métrobus 800-801 affichent complet, nuisant à l'image du transport collectif et à son attractivité. Les déplacements actifs pâtissent du manque d'infrastructures : trottoirs manquants dans de nombreux quartiers, réseau cyclable anémique, cohabitation de plus en plus difficile des usagers vulnérables avec un trafic automobile en croissance. Québec est bien une ville de l'automobile, que ses habitants s'en félicitent ou qu'ils le déplorent.

Durant les dernières années, sous l'effet de la congestion automobile, le temps de déplacement pour se rendre d'un point de la ville à un autre a augmenté de 30% à 70%. L'étalement urbain soutenu par le réseau autoroutier déplace le développement au-delà des limites du périmètre urbain, augmentant sans cesse le coût d'équipement du territoire en services et infrastructures de transport. Malgré quantité de nouveaux développements, Québec peine pourtant à retenir ses jeunes et à attirer de nouveaux arrivants.

Québec, ville de la mobilité durable

Ce qu'on veut proposer à la population n'est ni plus ni moins qu'un très grand changement culturel. Je dirais même qu'on va leur proposer un choc culturel. On va leur proposer de se transporter collectivement de plus en plus par d'autres moyens que par la voiture. »
RÉGIS LABEAUME, MAIRE DE QUÉBEC, 23 MARS 2009

L'aménagement du territoire joue un rôle déterminant dans les choix de mobilité de la population. Un plan de mobilité durable ne peut pas miser uniquement sur des mesures de transport. Les choix retenus devront mettre en relation mobilité durable et aménagement du territoire. La réussite de ce plan repose sur deux prémisses essentielles :

- Opérer un changement de culture
- Se fixer des objectifs précis et ambitieux

Les propositions d'Accès transports viables pour faire de Québec une ville de la mobilité durable se déclinent en trois grandes orientations :

- Aménager à échelle humaine
- Le transport collectif efficace dans toute la ville
- Les transports viables au cœur du développement urbain

OPÉRER UN CHANGEMENT DE CULTURE

Le succès d'un plan de mobilité durable repose avant tout sur la volonté des autorités municipales et sur la sensibilisation de la population. Une fois certains constats posés, il est possible d'obtenir le support des autres paliers de gouvernement essentiels à la concrétisation des projets. Pour que l'exercice ne soit pas inutile il faut d'emblée :

Accepter de réduire la place de l'automobile dans la ville

Cela implique un moratoire sur la construction de nouvelles routes et sur l'augmentation de la capacité routière, ainsi que la volonté de changer le statut des voies de circulation (d'autoroutes à boulevards et de boulevards à artères locales).

Être prêt à se battre pour le financement

Plusieurs programmes existent pour soutenir le transport collectif, en particulier au niveau provincial. Des milliards seront investis dans les prochaines années, mais il est nécessaire de présenter des projets à financer. Il faut ensuite défendre les intérêts de la région pour éviter que les grands projets ne se réalisent tous dans la région métropolitaine de Montréal.

Opérer un changement de culture en faveur de la mobilité durable

Après plusieurs années de « tout à l'auto », il est temps de reconnaître les limites de cette solution et d'en mesurer les coûts (économiques, environnementaux et sociaux). Ce changement de culture doit également s'opérer dans l'administration municipale. Toutes les divisions doivent diriger leurs efforts pour favoriser le développement de la mobilité durable et éviter les orientations contradictoires.

SE FIXER DES OBJECTIFS PRÉCIS ET AMBITIEUX

Pour qu'un plan aboutisse, il faut d'abord fixer des objectifs clairs et chiffrables afin de mesurer les progrès et le chemin à parcourir. En matière de mobilité, Accès transports viables propose, sur un horizon de 20 ans, des objectifs ambitieux, mais réalistes :

- Diminuer de 15% le nombre de kilomètres parcourus en automobile dans la région de Québec.
- Diminuer le taux de motorisation des ménages à moins d'un véhicule par ménage.
- Augmenter la part modale du transport collectif sur 24 heures à 16%, soit le niveau de 1991 (ce qui équivaudrait à doubler l'achalandage actuel).
- Doubler la part modale du vélo et de la marche sur l'ensemble du territoire.

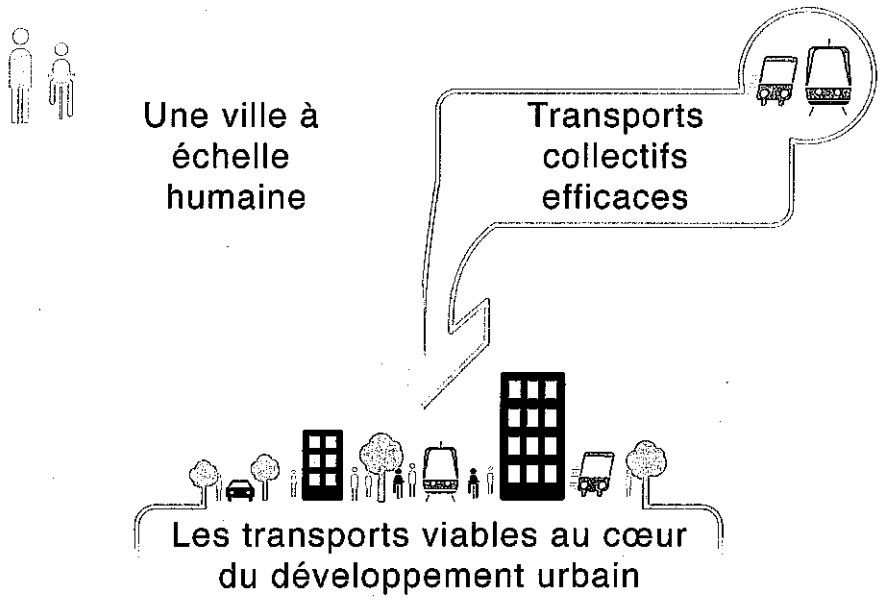
L'atteinte de ces objectifs signifierait que la part de déplacements en voiture passerait de près de 75% à environ 50%.

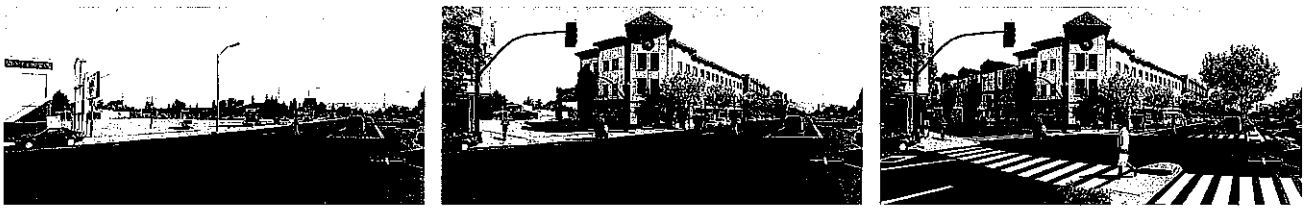
L'exemple de Nantes

La Ville de Nantes s'est fixé, dans son Plan de déplacements urbains adopté en 2000, de limiter la part des déplacements en voiture à 50%, cible qu'elle est près d'atteindre après plusieurs années de croissance de l'usage des transports collectifs et actifs suite à une politique proactive de développement.

Trois grandes orientations pour Québec

Afin d'atteindre ces buts ambitieux, Accès transports viables propose un plan qui s'articule autour de trois grandes orientations, dont le contenu sera détaillé dans la partie « Propositions » du présent document. La première orientation insiste sur le rôle de l'aménagement urbain, la seconde sur le développement d'un réseau de transport collectif structurant, tandis que la troisième montre comment les mesures d'urbanisme et de transport se combinent pour façonner un milieu favorable à la mobilité durable.



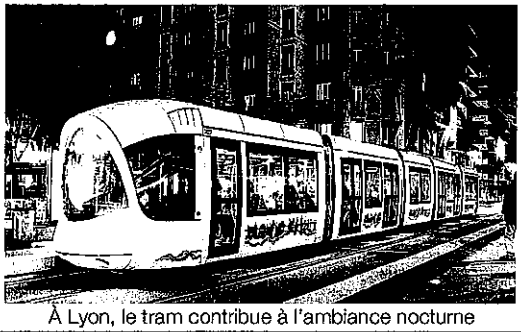


Simulation d'un réaménagement à échelle humaine. Source : UrbanAdvantage

Aménager à échelle humaine

Aménager à échelle humaine signifie trouver un équilibre entre les différentes activités pour favoriser la mixité des fonctions : le résidentiel, l'institutionnel, le commercial et même l'industriel sans nuisance peuvent cohabiter et rendre un quartier vivant.

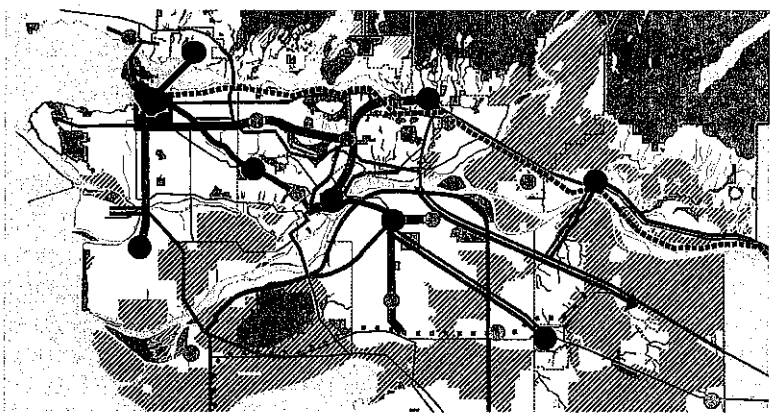
La ville est avant tout un lieu de vie. Cela doit se traduire dans le gabarit des constructions, mais aussi dans la manière d'aménager les rues et autres espaces publics. Un quartier à échelle humaine est conçu pour les piétons et doit limiter l'envahissement des rues par l'automobile en privilégiant les déplacements actifs.


À Lyon, le tram contribue à l'ambiance nocturne

Ce principe d'aménagement repose également sur une densité élevée, à l'image des quartiers anciens comme Limoilou ou Montcalm, construits avant l'avènement de l'automobile, qui conservent un gabarit de quelques étages. Cette densité est essentielle pour assurer la viabilité des services de proximité et offrir des conditions propices pour le développement efficace des transports collectifs et actifs. Toutefois, il est essentiel de conserver l'échelle humaine du milieu urbain, qui joue un rôle important dans la qualité de vie et l'attractivité de la ville.

Le transport collectif efficace dans toute la ville

L'attrait du transport collectif repose en partie sur son efficacité et sa fréquence. Pour qu'il soit utilisé dans l'ensemble de l'agglomération et qu'il devienne le mode de déplacement principal des citoyens, il doit circuler à haute fréquence (au moins aux 15 minutes en tout temps) sur un réseau en site propre qui assure une vitesse commerciale élevée et se déployer dans l'ensemble de la ville et même à l'échelle métropolitaine.

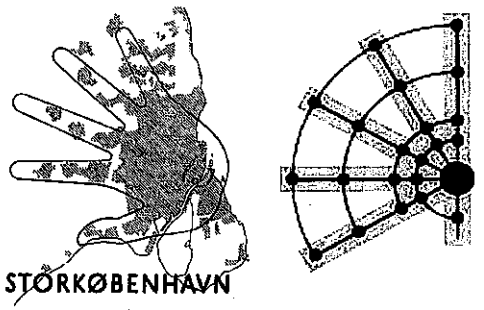

Le Livable Strategic Plan de Vancouver, orienté autour du transport en commun.

Les infrastructures dédiées au transport en commun ne relèvent pas de la même logique que les autoroutes : elles s'arriment à la ville, participent aux quartiers, créent des nœuds de rencontres et de contacts et prolongent l'espace public. Le transport collectif ne peut se contraindre dans une logique autoroutière. Il ne se limite pas à un outil de gestion de la congestion, mais constitue un moyen structurant de bâtir la ville et de lier les secteurs entre eux.

Le réseau de transport collectif doit être hiérarchisé. Le réseau structurant, composé de parcours rapides, idéalement en site propre, doit se déployer sur les principales artères à travers la ville en desservant les principaux pôles. Ce réseau constitue le squelette sur lequel peuvent se greffer des parcours intermédiaires et locaux.

Les transports viables au coeur du développement urbain

Le développement futur de la ville de Québec doit s'arrimer au plan de mobilité durable. Pour éviter que les résidents soient contraints d'utiliser massivement l'automobile pour réaliser leurs déplacements, il est nécessaire que l'offre de transport collectif précède le développement. L'implantation d'une ligne de tramway ou d'un autre transport en site propre représente une occasion de redévelopper les zones desservies. Chaque projet d'envergure doit aussi être implanté en considérant l'offre de transport collectif: existe-t-il un parcours d'autobus fort, tel qu'un Métrobus, à proximité, ou est-il encore possible d'inclure une station au projet?



Le *Finger Plan* de Copenhague, un développement planifié autour du transport collectif depuis les années 50

Développer le réflexe des transports collectifs et actifs dans notre approche pour bâtir la ville, cela signifie aussi revoir l'ordre de priorité des modes de transport. Penser d'abord aux piétons : sur de courtes distances, la marche doit devenir le mode de déplacement habituel de tous! L'aménagement des rues doit donc être conçu d'abord en fonction des piétons. Un quartier vivant, c'est un milieu de vie complet, où tout peut se faire à pied: aller à l'école, à l'épicerie, à la pharmacie ou au centre communautaire. La voiture ne doit pas envahir l'espace public, mais y être invitée et civilisée.

Placer les transports collectifs en priorité signifie également offrir la qualité et la modernité aux usagers. Les modes de transport durables doivent être un service phare de la ville et participer à son image, à son attractivité. Lorsque l'on pense mobilité durable, ce ne sont pas les considérations de fluidité de la circulation et de disponibilité du stationnement qui doivent dicter l'aménagement des quartiers et des rues. La ville sera alors construite autour des gens, non de l'auto.

Des décisions courageuses à prendre

Tous les acteurs de la région de Québec doivent agir ensemble pour développer le réflexe des transports collectifs et actifs. La ville ne peut devenir un exemple de mobilité durable par un coup de baguette magique; un long chemin reste à parcourir : la population, les élus et les experts devront prendre des positions courageuses en faveur d'un changement de modèle.

Propositions

Une ville à échelle humaine

« La banlieue est un modèle dépassé », « on ne peut pas permettre le développement de couronnes les unes après les autres sans mettre le pied à terre. »

[Il faut] « Refaire la ville sur la ville; réhabiliter le centre-ville et les secteurs urbanisés » et privilégier un modèle de ville où l'on peut « se déplacer sans voiture ».
NATHALIE NORMANDEAU – LE SOLEIL, 30 MAI 2009.

La mobilité durable est une manière d'envisager les déplacements qui contribue à la création de milieux urbains de qualité. Québec n'a pas les contraintes des grandes métropoles et doit miser sur ses atouts : un milieu naturel de qualité, un héritage urbain unique en Amérique et une échelle humaine qui en fait un lieu de vie exceptionnel. L'atteinte de ce but passe par les pistes d'action suivantes :

- Revoir l'aménagement du territoire
- Opter pour des infrastructures de transport adaptées au contexte urbain
- Favoriser la marche comme mode de déplacement
- Développer le vélo utilitaire

REVOIR L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

La manière dont la ville est construite influence les modes de transport utilisés par les citoyens. Les quartiers construits avant la généralisation de l'automobile sont denses, compacts et beaucoup plus propices à la marche et au transport collectif. Le tramway a d'ailleurs joué un rôle déterminant dans l'expansion de plusieurs quartiers au début du XXe siècle. Cela s'explique facilement puisque la trame urbaine a été implantée alors que ces modes de transport étaient dominants, voire pratiquement les seuls possibles. Notons au passage que les voitures à cheval ou les premières automobiles étaient réservées à une élite et que leur vitesse était plus proche de la marche que de celle de l'automobile actuelle. Ainsi, voyager du centre-ville de Québec jusqu'à Val-Bélair en 1900 prenait plusieurs heures et le moyen de transport le plus efficace était le train. Dans ce contexte, l'étalement urbain tel que nous le connaissons était impossible à envisager.

Le développement de l'urbanisme comme pratique organisée au XXe siècle, combiné avec le triomphe de l'automobile comme mode de transport, a bouleversé la manière de concevoir la ville. En matière de mobilité, cela a entraîné certaines conséquences néfastes:

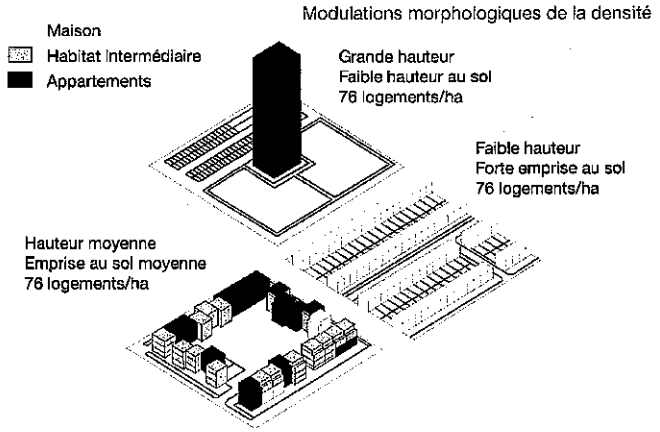
- Allongement des distances de déplacement induit par la ségrégation des fonctions et la diminution du temps de parcours permis par l'automobile
- Approche fonctionnaliste de la rue menant à l'obsession de la fluidité automobile et à la marginalisation des autres modes de transport sur le réseau routier (ex.: diminution de l'espace consacré aux piétons, démantèlement des réseaux de tramways, transformation du vélo en objet de loisir)
- Consommation gigantesque d'espace pour permettre la circulation et le stationnement des automobiles.

Principes d'urbanisation viable

Trois piliers majeurs doivent guider la planification urbaine de la ville pour favoriser la mobilité durable.

Une densité élevée :

Il existe plusieurs typologies de densité urbaine. L'édifice de grande hauteur n'est pas le seul ni le meilleur moyen d'atteindre une densité urbaine élevée. Des immeubles de quelques étages, en rangée et bordant des rues étroites comme ceux des quartiers Limoilou et Montcalm permettent de dépasser les 100 habitants à l'hectare.



Densité identique pour différentes formes urbaines. Source : Institut d'aménagement et d'urbanisme – Île de France

La densification du milieu urbain permet de :

- Soutenir une grande diversité de commerces de proximité
- Maximiser la rentabilité du transport collectif et permettre l'implantation de modes de transport en commun lourd
- Raccourcir les déplacements des citoyens, souvent effectués à pied.

Le mode de densification des quartiers doit s'harmoniser au contexte urbain pour éviter de briser l'échelle humaine d'un quartier. La densification est rentable pour la municipalité, mais les citoyens doivent être inclus dans le processus afin de bonifier leur milieu de vie et d'en comprendre les avantages. Il est impératif d'éviter la mauvaise densification qui résulte en des milieux hostiles afin de favoriser l'acceptabilité du projet et la qualité de vie de tous.

La mixité à proximité


L'avenue Cartier, un exemple québécois réussi de mixité

L'idée derrière le zonage strict, tel que pratiqué dans les décennies antérieures, était, entre autres, d'ordonner et de séparer les différentes fonctions des espaces urbains. Cela anéantissait toute possibilité de mixité. Poussée à l'extrême, la rigidité du zonage entraîne une ségrégation absolue des fonctions, négative en matière de développement de la mobilité durable. Un assouplissement du règlement d'urbanisme permettrait une plus grande mixité des fonctions. La mixité se traduit par:

- Plus d'animation dans la ville tout au long de la journée
- Une présence accrue de services de proximité
- De plus fortes probabilités de travailler à proximité de son lieu de résidence

Les secteurs mixtes réduisent la dépendance à la voiture. La mixité a aussi un aspect social. En variant les types de bâtiments et les fonctions, il est possible de favoriser la cohabitation entre les citoyens, quel que soit leur âge et leur statut économique, rendant le tissu social plus vivant.

Des espaces publics à l'échelle du piéton

Le fait urbain a souvent une connotation négative dans la population qui associe aux quartiers centraux les notions de pollution, bruit, promiscuité, congestion, saleté et pauvreté. Cette perception renforce le mouvement centrifuge qui nourrit l'étalement urbain. Pour inverser la tendance, il importe d'aménager les quartiers de manière conviviale et de réaliser de la "bonne densité" qui constitue un milieu de vie agréable et stimulant en misant sur:

- la qualité du bâti
- des espaces publics et des rues agréables pour les piétons (à titre d'exemple, éviter les grandes places venteuses et vides).
- du mobilier urbain original et adapté

Il est à noter que, tout en étant une voie de circulation, la rue est l'espace public à la base de la ville. L'omniprésence de l'automobile en milieu urbain tend à dégrader les espaces publics en raison de la pollution atmosphérique qu'elle produit, du bruit qu'elle émet et de l'espace qu'elle occupe pour circuler ou pour se stationner. Créer des espaces publics de qualité implique donc de diminuer la place consacrée à l'automobile au profit des transports collectifs.

Recommandation : un urbanisme durable

- Densifier les secteurs de banlieue des premières couronnes
  - le long des axes structurants de transport collectif
  - dans les secteurs prioritaires suivants: Plateau de Sainte-Foy, Charlesbourg, Beauport et Vanier
  - en favorisant une mixité sociale et fonctionnelle.
- Densifier les terrains commerciaux de première couronne
  - consolider le cadre bâti des centres commerciaux
  - requalifier les petits centres commerciaux en voie de désuétude.
- Exiger des normes minimales de densité plus élevées :
  - imposer un seuil minimal de 37,5 log./h pour les nouveaux développements en périphérie (Seuil minimal de rentabilité du transport en commun selon la SCHL)
  - imposer un seuil minimal de 70 log./h pour les nouveaux projets d'habitation aux abords des axes structurant de transport collectif.
- Interdire progressivement le stationnement de surface à proximité des axes structurants de transport collectif en l'interdisant formellement le long des lignes de tramway.
- Assouplir les règlements de zonage pour permettre la cohabitation résidentielle, commerciale et industrielle sans nuisance.
- Varier les typologies de logement pour favoriser la mixité sociale (locatif, coopératif, logement social, copropriétés)
  - en imposant un moratoire sur la transformation de logements en condos
  - en exigeant un minimum de 20% de logements abordables pour les projets d'habitation
  - en obligeant une mixité typologique pour les grands projets résidentiels.
- Créer du mobilier urbain de haute qualité
- Réduire l'impression de hauteur des tours en incluant dans le règlement d'urbanisme des dispositions sur le retrait des étages et la construction de basilaire.

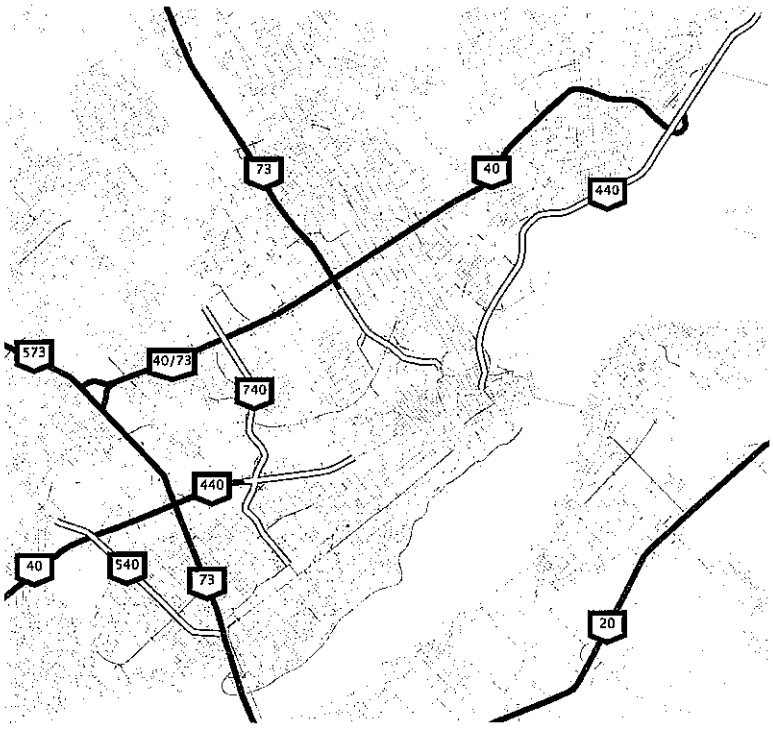
DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT ADAPTÉES

En milieu urbain les infrastructures de transport peuvent dégrader l'environnement et entraîner des nuisances pour les citoyens:

- pollution visuelle, sonore et atmosphérique
- barrière infranchissable
- envahissement de l'espace public
- insécurité des autres usagers de la route

Trop d'autoroutes au cœur de la ville

À titre d'exemple, l'implantation d'autoroutes en milieu urbain a augmenté la pollution dans les secteurs limitrophes et augmente les cas de maladies respiratoires[17]. Le bruit produit par les véhicules circulant à vitesse élevée amène les résidents à se plaindre et exiger la construction de murs anti-bruits. De plus, ces grandes infrastructures à accès limité scindent des quartiers entiers et sont infranchissables pour les piétons.



Des autoroutes à requalifier en boulevards

Ce type d'infrastructures ne respecte pas l'échelle humaine et nuit au développement de la mobilité durable. La région de Québec dispose d'un ratio trop élevé d'autoroutes par habitants. À long terme, il est souhaitable de redonner au réseau autoroutier sa fonction de transit interurbain et d'éviter l'usage local des navetteurs. Les seuls axes à protéger sont la 20, la 40 et la 73 qui ont un caractère interurbain et permettent de traverser l'agglomération sans s'y arrêter. Il est donc nécessaire d'envisager le démantèlement de certaines de ces structures au sein de la Ville de Québec. La rétrogradation de tronçons d'autoroutes urbaines en boulevards permet de dimi-

[17]Agence de la santé et des services sociaux de Montréal, Mémoire du directeur de santé publique sur le projet de reconstruction du complexe Turcot, 2009 p. 13 à 17

nuer les nuisances liées à la circulation, mais aussi de récupérer de grands terrains stratégiques occupés par les échangeurs afin de retisser la trame urbaine.

Des rendez-vous manqués

Depuis le début des années 2000, les occasions de requalifier des tronçons du réseau autoroutier en boulevards pour qu'ils s'insèrent mieux dans le contexte urbain ont été nombreuses. Malheureusement, l'infrastructure a le plus souvent été conservée à l'identique, peu importe son utilité réelle et ses impacts sur les quartiers environnants :

- L'autoroute Duplessis a été refaite de fond en comble, mais demeure une autoroute en tranchée, divisant Sainte-Foy en deux. Ce lien routier, qui prolonge le boulevard Laurier aurait dû être aménagé en boulevard.
- Les bretelles inutilisées de l'autoroute Dufferin-Montmorency ont été démolies, mais la sortie vers Saint-Roch a été conservée alors qu'elle aboutit en plein cœur de la trame urbaine. L'accès autoroutier à Saint-Roch aurait dû passer par Jean-Lesage.
- L'échangeur à la croisée des autoroutes Robert-Bourassa et Charest est présentement en reconstruction. La reconstruction, au coût de 250 millions de dollars, de nouvelles bretelles et de ponts d'étagement sans envisager une reconversion de ces tronçons exclut la révision de la géométrie de ces axes avant plusieurs décennies.

Les limites de l'autobus

La voiture n'a pas le monopole des nuisances en milieu urbain. Le transport collectif recourt fréquemment à des véhicules lourds qui peuvent également poser problème, bien que la fréquence des autobus ne soit généralement pas suffisante pour indisposer les riverains. Toutefois, sur les lignes les plus achalandées, leur passage devient incessant. C'est ce qui se produit à certains endroits du réseau du RTC, notamment la côte d'Abraham, René-Lévesque et l'avenue Honoré-Mercier. L'usage de véhicules plus gros, comme des autobus articulés peut également altérer le sentiment de sécurité aux abords de la chaussée en raison de leur taille et des difficultés liées à leur conduite (angles morts et virages).

Lorsque le volume de passagers est trop important, il est nécessaire d'envisager un mode de transport qui s'insère mieux dans la ville. À cet égard, de nombreuses villes européennes ont développé des concepts permettant d'intégrer le tramway dans les espaces sensibles :

- Il offre une plus grande capacité donc requiert des passages moins fréquents
- La motorisation électrique élimine la pollution atmosphérique et une bonne partie du bruit
- Le guidage par rail rend sa trajectoire tout à fait prévisible pour les piétons et autres usagers de la route, éliminant l'insécurité liée à sa grosseur
- Ses rails lui permettent de circuler sur toutes sortes de surfaces, de l'herbe au dallage
- Puisqu'il est guidé, il requiert une emprise moins large et peut se faufiler dans les rues étroites

Recommandation : des transports à échelle humaine

- ➔ Convertir en boulevards les tronçons suivants :
  - l'autoroute Laurentienne entre Félix-Leclerc et la Pointe-aux-Lièvres (étudier les scénarios de rétrogradation possibles jusqu'à la hauteur de la 41e Rue)
  - l'autoroute Charest à l'est de Robert-Bourassa
  - l'autoroute Dufferin-Montmorency
  - l'autoroute Duplessis.
- ➔ Aménager l'autoroute Robert-Bourassa en boulevard sur le plateau de Sainte-Foy.
- ➔ Transformer le réseau de Métrobus en réseau de tramway afin d'éviter les nuisances associées aux autobus dans les secteurs piétonniers et historiques de la ville.

FAVORISER LA MARCHE COMME MODE DE DÉPLACEMENT

La marche est un mode de déplacement universel et incontournable. Même lors d'un déplacement automobile, il est nécessaire de marcher pour atteindre sa voiture et effectuer le trajet du stationnement au lieu de destination. La marche est le mode de transport durable par excellence, en effet il :

- Est le plus économique au niveau des infrastructures (de simples trottoirs) et sur le plan du coût individuel d'utilisation (une paire de soulier est généralement requise)
- Ne produit aucune émission polluante et a une faible empreinte sur le territoire
- Favorise les interactions sociales et l'animation de l'espace public

Le concept de rue partagée



La rue partagée intègre les différents modes de circulation de façon harmonieuse, grâce à un partage de la chaussée. Le concept implique que la rue retrouve une fonction d'espace public, où l'automobile conserve la possibilité de circuler, mais où la préséance est accordée aux usagers d'un mode de transport doux. Il s'agit de limiter la vitesse, de favoriser les interactions entre les usagers afin de faire émerger une autodiscipline, plutôt que d'imposer des règles de circulation restrictives basées sur une séparation des flux.

Concrètement, la rue partagée est aménagée pour favoriser la sécurité et le confort des piétons, tout en limitant l'utilisation de l'automobile. Le plus souvent, il n'y a pas de délimitation nette entre le trottoir et la rue grâce à une chaussée pavée ou non conventionnelle. Ces rues comportent des aménagements paysagers, un mobilier urbain resserrant l'espace pour les voitures et peu de cheminements rectilignes. La vitesse des automobiles y est limitée à 20km/h.

La pratique de la marche, en tant que déplacement universel le plus vulnérable, doit être priorisée sur les autres modes de transports. C'est d'abord aux piétons qu'il faut penser lorsque l'on développe la ville. Chaque déplacement qui peut s'effectuer à pied permet d'éviter la construction d'infrastructures plus lourdes et de conserver le caractère humain de la ville.

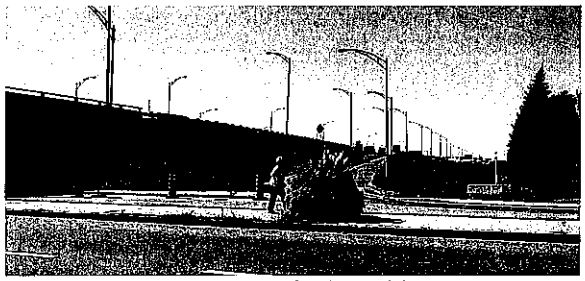
Québec a beaucoup d'atouts pour devenir une ville qui se marche en dépit d'une topographie parfois difficile. Les infrastructures requises sont relativement abordables: trottoirs, liens mécaniques, ponts et passerelles. L'essentiel des mesures à prendre relève davantage de

changements réglementaires et de transformation des mentalités, ce qui représente peu de coûts pour la Ville de Québec, mais demande beaucoup de volonté. Nous accusons en effet un retard certain en matière de respect et de priorité du piéton sur plusieurs villes, autant en Europe qu'en Amérique du Nord.

Certains obstacles limitent toutefois la pratique de la marche à Québec.

Les éléments insécurisants :

- Vitesse et densité de la circulation automobile
- Non-respect du code de la sécurité routière par plusieurs automobilistes (en particulier, refus de priorité aux passages piétonniers)
- Trottoirs mal entretenus (présence de glace et de neige en hiver)
- Virage à droite au feu rouge utilisé abusivement par les automobilistes (refus de priorité)
- Manque d'aménagements piétonniers (particulièrement dans les quartiers de banlieue où les trottoirs manquent et où la trame de rues entraîne l'allongement des distances de marche)



Des espaces non sécurisants fréquents

Les feux piétons prioritaires, une mesure adaptée ?

Les feux prioritaires pour les piétons ont l'avantage de suspendre le cycle d'un feu de circulation et d'éliminer les possibilités de conflits aux intersections entre piétons et automobiles. Toutefois, selon le code de la sécurité routière, leur présence contraint les piétons à utiliser uniquement cette phase alors qu'il leur est autrement permis de traverser en priorité sur un feu vert. Comme la phase piétonne n'est pas automatiquement incluse dans le cycle, elle doit être demandée par l'usager. Cela prend en général près d'un cycle, voire plus, ce qui représente parfois quelques minutes d'attente.

Cela a comme conséquence paradoxale de reléguer les piétons au second plan et de prioriser la circulation automobile. Les automobilistes n'ont plus à se soucier de la priorité des piétons aux intersections et le déplacement de ces derniers devient ponctué d'attentes. Il est alors fréquent de voir des piétons las d'attendre traverser en dehors de la phase qui leur est dévolue, augmentant alors les risques d'accident. De plus, les piétons ont perdu leur priorité lors de ces phases depuis que le virage à droite au feu rouge y est autorisé.

L'utilisation des feux prioritaires pour piétons sur demande devrait se limiter à certains contextes précis : proximité d'écoles ou intersections à la géométrie dangereuse. Dans la vaste majorité des cas, il suffirait de redonner aux piétons leur priorité aux intersections.

Recommandation : priorité piéton

- Réduire la vitesse de la circulation automobile sur le réseau local à 30km/h.
- Lors de travaux de réfection, adopter systématiquement une géométrie des rues qui civilise l'automobile
  - en réduisant la largeur des voies
  - en variant les surfaces de chaussée
  - en introduisant du mobilier urbain et des végétaux (ex.: rue Saint-Joseph).
- Développer le concept de rue partagée, ou zone de rencontre, pour les liens piétons majeurs et pour les zones commerciales.
- Faciliter les déplacements piétons entre la haute-ville et la basse-ville en assurant par exemple un accès 24h à l'ascenseur du Faubourg.
- Encourager la piétonisation partielle ou totale (dans le temps et l'espace) d'une rue ou d'une zone (ex.: rue Saint-Jean, fêtes de quartiers sur les artères commerciales...).
- Entretenir adéquatement et rapidement les trottoirs pendant la saison hivernale afin d'éviter aux piétons de devoir circuler dans les rues.
- Améliorer la perméabilité des secteurs construits à l'échelle de l'automobile (passerelles, cheminements piétonniers).
- Interdire le virage à droite au feu rouge en milieu urbain.
- Implanter les bâtiments afin de favoriser l'accès aux piétons avec des entrées sur trottoirs
- Traiter systématiquement les zones scolaires afin de sécuriser les déplacements piétonniers en implantant des mesures d'apaisement de la circulation.



LE VÉLO UTILITAIRE

Le vélo représente un moyen de transport efficace et peu coûteux en milieu urbain. Contrairement à la voiture, il occupe peu d'espace et n'émet aucun polluant atmosphérique. La pratique du vélo est également bénéfique pour la santé. Il est possible de pratiquer la bicyclette à titre de loisir, mais son usage utilitaire recèle un fort potentiel de mobilité durable. Il est à noter que ce mode de transport est déjà très répandu dans la population québécoise. On estimait en 2005 le nombre de bicyclettes sur le territoire de la ville de Québec à plus de 320 000[18]. Ce mode de transport est donc largement accessible. Il peut être utilisé seul ou en complément avec d'autres modes et offre une flexibilité extraordinaire.

Le code de la rue : un exemple en Belgique



En vigueur depuis janvier 2004, le code de la rue belge s'attaque aux problématiques du milieu urbain et des usagers vulnérables (piétons et cyclistes principalement). Il se base notamment sur le *principe de prudence* qui impose au conducteurs une prudence particulière envers les usagers vulnérables. Par ailleurs, l'adoption du code de la rue incite les municipalités à mettre en place des mesures d'apaisement du trafic (zones 30, ralentisseurs, trottoirs traversants...) et de cohabitation des modes de transport (shared space, contresens cyclables...). Pour autant, ce changement de réglementation doit être appuyé par la mise en place sérieuse des mesures conseillées. À terme il s'agit surtout de faire évoluer les mentalités, entreprise nécessairement fastidieuse !

Selon les enquêtes Origines-Destinations, la part modale des déplacements à vélo dans la Ville de Québec reste marginale et oscille autour de 1,5%. Outre les conditions climatiques et topographiques de la Ville de Québec qui compliquent, sans l'empêcher, la pratique de ce mode de déplacement actif, d'autres facteurs expliquent son faible poids par rapport aux autres modes de transport:

- Difficulté de partage sécuritaire des routes avec les automobilistes
- Sentiment d'insécurité généralisé
- Manque d'infrastructures pour le vélo utilitaire
- Manque de supports sécuritaires à destination
- Inexistence de mesures favorisant l'intermodalité entre les modes de transport

[18] PDRC, Ville de Québec, 2007



Une situation de danger presque habituelle...(pedbikeimages.org/D. Burden)

L'aménagement de la ville de Québec est largement inadapté à la pratique sécuritaire du vélo utilitaire. Depuis plusieurs années, les corridors de promenade font leur apparition sur le territoire de Québec, pour le plus grand plaisir des gens qui pratiquent le vélo comme loisir. Toutefois, le réseau utilitaire tarde à prendre forme. Au niveau des aménagements cyclables, il est nécessaire d'aller plus loin que de multiplier les chaussées désignées qui n'offrent pas vraiment d'avantages aux cyclistes, qui peuvent déjà utiliser le réseau routier. Pour se déplacer en sécurité, les cyclistes doivent bénéficier d'un partage équitable de la chaussée. Cela implique d'implanter des bandes cyclables sur les artères de la ville et des pistes cyclables lorsque cela est nécessaire. Il est aussi nécessaire de diminuer la vitesse de la circulation automobile afin de rendre plus sécuritaire la cohabitation des deux modes de transport.

Recommandation : le vélo tous les jours

- ⇒ Compléter le réseau cyclable utilitaire sur l'ensemble du territoire
  - assurer en priorité les liens directs est-ouest et nord-sud, particulièrement René-Lévesque et Pierre-Bertrand
  - implanter le réseau cyclable sur les lignes de tramway (en parallèle), pour créer des boulevards verts
  - partager les voies du Busway avec le vélo.
- ⇒ Mettre en place un système de vélos en libre-service destiné aux citoyens de la Ville de Québec sur le modèle du Bixi.
- ⇒ Réserver le budget dédié au vélo à la pratique du vélo utilitaire
- ⇒ Faciliter le passage entre la haute-ville et la basse-ville au moyen de liens mécaniques et de goulottes dans les escaliers.
- ⇒ Maintenir et améliorer, par un entretien approprié, la qualité et les conditions d'utilisation du réseau cyclable.
- ⇒ Prolonger la période d'ouverture du réseau cyclable du 1er avril au 30 novembre.
- ⇒ Construire des stationnements sécuritaires et abrités pour les vélos à proximité des principaux pôles de destination et aux stations de transport collectif.
- ⇒ Définir des normes de stationnement à vélo dans les lieux d'emploi et d'étude.
- ⇒ Inciter à l'aménagement de douches et de vestiaires dans les lieux d'emplois et l'exiger pour les nouveaux édifices.
- ⇒ Adopter un code de la rue prévoyant des dispositions spéciales pour les cyclistes (ex. contresens cyclistes, SAS vélos, etc.).

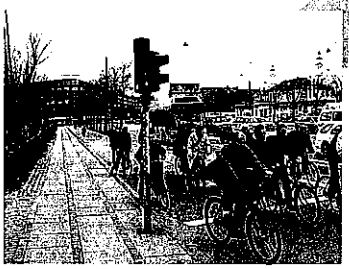


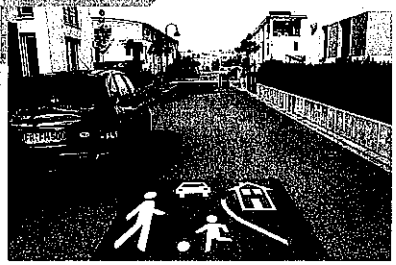
EN BREF Une meilleure qualité de ville

Une école, une caisse populaire, quelques commerces, des maisons et des enfants qui jouent dans la rue: c'est l'image du quartier habité traditionnel, tel que nos souvenirs le dessinent. Une image fort éloignée de la plupart des quartiers bâtis depuis cinquante ans, devenus presque exclusivement résidentiels et où plus rien ne se fait à pied. À l'opposé, l'image actuelle du centre-ville est hérissée de gratte-ciel imposants, traversée de rampes autoroutières où s'entasse une circulation intense et fréquentée par des gens affairés qui ne font que passer le matin et au retour du travail.

Aménager à échelle humaine signifie trouver un équilibre entre les différentes activités pour favoriser la mixité des fonctions : le résidentiel, l'institutionnel, le commercial et même l'industriel sans nuisance peuvent cohabiter et rendre un quartier vivant. Ce principe d'aménagement repose également sur une densité élevée, à l'image des quartiers anciens comme Limoilou ou Montcalm, construits avant l'avènement de l'automobile, qui conservent un gabarit de quelques étages. Cette densité est essentielle pour assurer la viabilité des services de proximité et offrir des conditions propices pour le développement efficace des transports collectifs et actifs.

Un quartier à échelle humaine privilégiera les déplacements actifs, grâce à des aménagements favorables et un milieu urbain compact et de qualité. Prioriser les piétons, c'est miser sur une ville active et en santé. Peu coûteuses comparées aux infrastructures automobiles, les mesures qui sécurisent les piétons améliorent aussi la qualité de vie de tous : réduction du bruit, de la pollution, augmentation de la sécurité et de la convivialité. Vecteur d'une image dynamique et moderne, le vélo est souvent un argument d'attraction dans les campagnes touristiques. Aménager la ville pour les cyclistes peut contribuer à attirer une population jeune et branchée, attentive à sa santé et concernée par le développement durable.







Le transport collectif efficace dans toute la ville

La fréquentation du réseau de transport collectif a crû de 118% entre 1992 et 2008.
COMPAGNIE DES TRANSPORTS STRASBOURGEOIS (CTS)

Les usagers du transport collectif apprécient particulièrement un service fréquent, rapide et fiable. Pour que le transport collectif soit séduisant et qu'il représente une option de mobilité crédible, c'est le but à atteindre : offrir dans toute la ville un service fréquent tout au long de la journée.

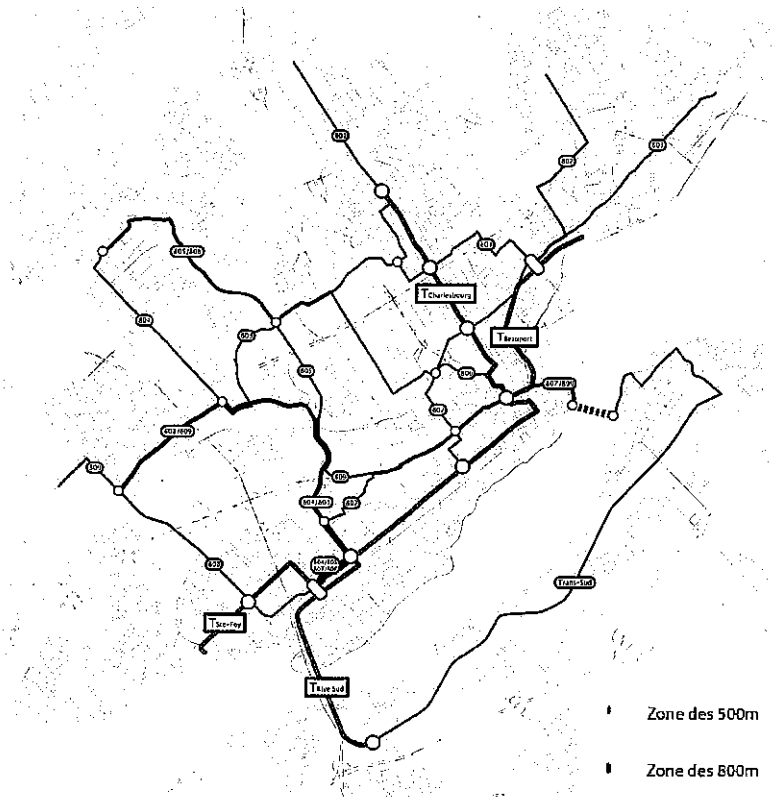
Pour y arriver, il est nécessaire de développer un réseau structurant basé sur :

- ⇒ Le tramway comme colonne vertébrale
- ⇒ La transformation du Métrobus en véritable Busway.

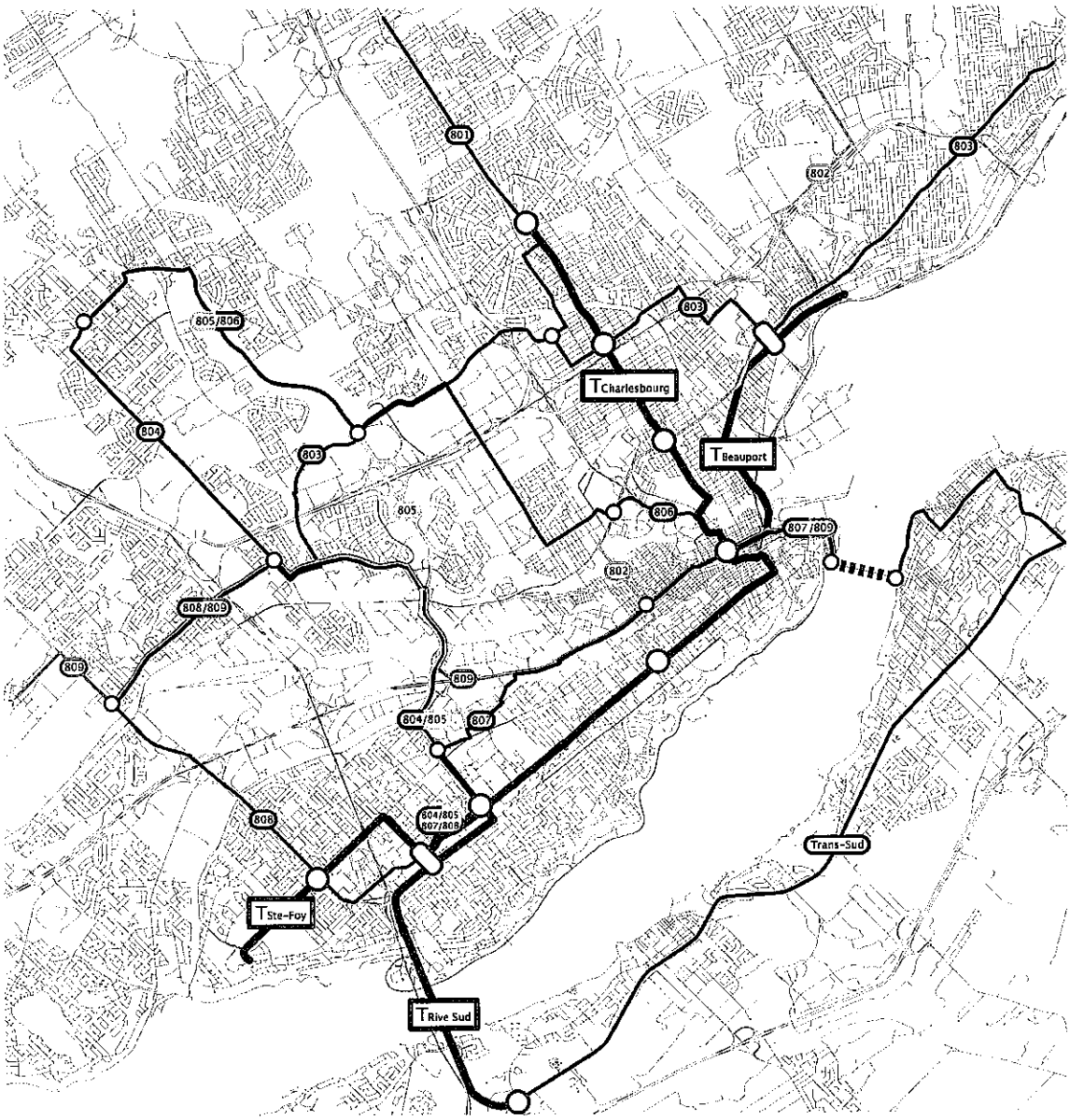
Ce réseau structurant doit être complété par une desserte locale améliorée.

LE RÉSEAU STRUCTURANT À L'ÉCHELLE DE LA RÉGION

L'armature de ce réseau, les lignes structurantes, doivent desservir les principaux pôles de la ville et les axes denses d'occupation du territoire. L'objectif est de desservir la plus grande proportion de la population possible tout au long de la journée, en évitant de concevoir le transport uniquement en fonction du navettage. Les axes structurants doivent être directs et éviter les détours de façon à concurrencer ou dépasser l'efficacité de l'automobile.



Pourtant, il est impossible d'assurer partout le même service de transport collectif pour des raisons de rentabilité et d'adéquation entre l'offre et la demande. Il serait absurde et incroyablement coûteux de faire circuler un autobus toutes les cinq minutes dans un quartier résidentiel faiblement peuplé où cette capacité excéderait largement la demande de transport. La solution réside plutôt dans le développement d'un réseau hiérarchisé, qui allie des lignes structurantes de transport collectif, alimentées par des parcours locaux ou intermédiaires.



Le transport collectif en site propre

Les axes structurants doivent être à même d'offrir la fiabilité et la capacité de transport suffisante pour jouer leur rôle, c'est pourquoi ils doivent être aménagés en site propre. Les performances du transport collectif, en terme de fiabilité et de rapidité, découlent directement de l'ampleur des mesures prioritaires qui lui sont accordées. Le contexte d'insertion est si important qu'il change le nom donné aux systèmes de transports. Le même train pourrait être qualifié de « métro léger », « système léger sur rail » et « nouveau tramway » selon qu'il roule en souterrain, sur une emprise ferroviaire protégée, ou encore en plein cœur d'une place publique.

Typologie des voies de transport en commun[19]		
	Site banalisé	• Circulation mêlée aux voitures, lent, sujet à la congestion
	Voie réservée (Métrobus actuels)	• Permet la fluidité des autobus • Non protégée des incursions des automobilistes • Souvent située en bordure de la chaussée, utilisée par les véhicules qui tournent à droite • Peu ou pas de priorité de passage aux carrefours
Transport en site propre	**Voies dédiées** : busway, nouveau tramway, systèmes légers sur rail	• Utilisée uniquement par les véhicules de transport en commun • Protégée par une séparation matérielle qui empêche les automobilistes d'y accéder • Dotée de signalisation qui donne la priorité au transport collectif
Transport en site propre	**Site propre intégral** : systèmes légers sur rail, métro léger, monorail, métro	• Voie entièrement séparée de toute circulation, sans intersection • Priorité absolue, les seuls arrêts sont les stations • Emprise ferroviaire, voies aériennes ou souterraines

En milieu urbain dense, un autobus circulant au milieu des voitures atteindra une vitesse moyenne de 12 à 15km/h. Il sera ralenti par la congestion. Des voies en site propre permettent au transport collectif de rouler à une vitesse commerciale autour de 20 à 25km/h, voire plus. Il n'est plus sujet à la congestion à condition que les voies soient bien protégées et qu'il dispose de mesures prioritaires. Sa vitesse dépend alors de l'aménagement de sa voie et du caractère complet ou non du site propre.

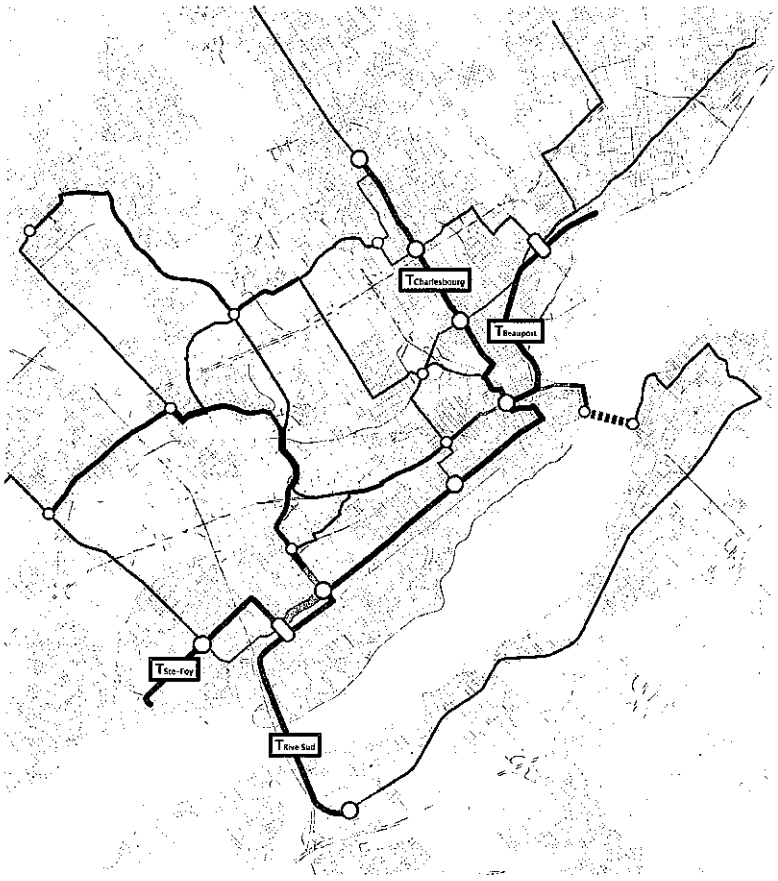
Le choix du type de véhicule influence davantage la capacité du mode de transport que sa performance. Les modes sur rail permettent de transporter plus de passagers puisque les trains peuvent s'allonger en fonction de l'achalandage. Plusieurs villes utilisent des trains doubles en période de pointe. Le choix doit s'effectuer en fonction du contexte d'achalandage et de l'insertion urbaine afin d'éviter les nuisances potentielles.

L'amélioration drastique du transport collectif est nécessaire pour soutenir la mobilité durable. Cela passe, dans la région de Québec, par :

- un réseau de transport collectif en site propre à l'échelle métropolitaine
  - un tramway dans les axes des Métrobus 800-801
  - des Busway pour couvrir l'ensemble de l'agglomération
  - un service efficace et fréquent (15 minutes minimum) tout au long de la journée.

[19] Adapté et traduit librement de VUCHIC, Vukan R., Urban Transit Systems and Technology, 2007, p. 51-52

LE TRAMWAY, UNE COLONNE VERTÉBRALE



La ville de Québec, contrairement à d'autres agglomérations, n'est pas développée uniquement de manière radiale, autour d'un grand centre-ville. Suivant les travaux du CRAD, on observe que la ville regroupe quelques pôles principaux en plus du centre-ville, mais que la ville s'est aussi déployée le long d'axes de circulation traditionnels qui regroupent eux aussi un nombre considérable d'activités[20].

Ce phénomène est particulièrement visible sur le plateau de Sainte-Foy où se trouve une concentration importante de commerces, services, institutions d'enseignement, hôpitaux et de résidences dans un corridor relativement étroit. On observe un phénomène similaire de développement autour d'un axe entre le centre-ville et Charlesbourg et dans une moindre mesure vers Beauport. À eux seuls, ces axes regroupent trois des quatre pôles prioritaires de développement identifiés dans le PDAD. Cela constitue un avantage important en matière d'organisation du transport dans l'agglomération de Québec : c'est dans ces corridors qu'il faut prioritairement implanter un mode de transport lourd.

Des corridors bien identifiés

Ces corridors sont ciblés depuis plusieurs décennies et présentent le plus fort potentiel de développement du transport collectif :

- ils présentent une mixité de fonctions entraînant des déplacements toute la journée
- ils sont densément peuplés
- ils desservent trois des quatre pôles structurants identifiés dans le PDAD
- ils desservent plusieurs des principaux générateurs de déplacements de l'agglomération
- ils desservent des secteurs urbains qu'il est possible et souhaitable de consolider.

[20] Centre de Recherche en Aménagement et Développement (CRAD), *Structure spatiale de la CMQ*, p.47

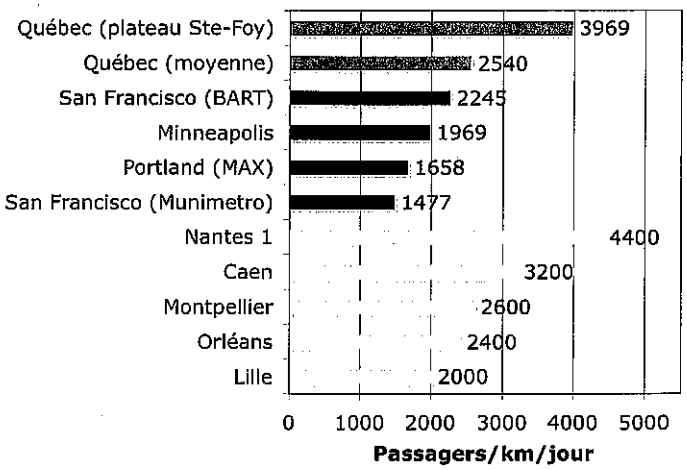
Dans les années 1990, les parcours Métrobus 800 et 801 ont été créés pour desservir les trois corridors les plus achalandés en transport en commun de la Ville. Ils se voulaient une solution intermédiaire entre l'implantation d'un système léger sur rail et l'autobus régulier.

Le succès du service a été considérable. Aujourd'hui, pour répondre à la demande, des autobus doivent circuler à deux minutes d'intervalle en période de pointe, entraînant même de la congestion dans les voies réservées avec l'ajout des autobus express. Ces lignes où transitent entre 40 000 et 50 000 passagers par jour approchent de la saturation. Le passage à un mode plus performant, le tramway, est devenu nécessaire.

La demande est acquise

La demande de transport sur les axes les axes 800-801 justifie déjà l'implantation d'un mode de transport lourd. L'achalandage quotidien des deux Métrobus avoisinait 45 000 passagers par jour en 2008 et continue de croître. Les axes proposés pour l'implantation du tramway sont alimentés par la correspondance de nombreux parcours.

Nombre de passagers/km/jour pour différentes lignes de transport collectif en Amérique du Nord et en Europe



Ce rôle tendra à être renforcé par la mise en place des parcours Métrobus additionnels prévus dans le plan stratégique du RTC. Les lignes Métrobus à venir permettent de boucler le réseau structurant, mais leur efficacité, dans l'optique d'assurer le déplacement rapide dans les principaux secteurs d'activité de la ville, repose sur la grande capacité de la colonne vertébrale du réseau. De fait, les 800-801 ne peuvent plus jouer ce rôle. L'augmentation de la capacité et de la rapidité de cet axe central est nécessaire pour assurer le succès du réseau structurant.

Le plateau de Sainte-Foy : axe incontournable pour le tramway

On entend parfois dire qu'un réseau de tramway devrait emprunter un nouvel axe qui n'est pas desservi par les Métrobus. Cette approche est toutefois surprenante, puisque c'est sur ces axes qu'ils serait le plus utile.

La modélisation des déplacements obtenue grâce aux données des Enquêtes OD permet d'établir que 52 721 déplacements quotidiens s'effectuaient en 2001 en transport collectif dans un rayon de 500 mètres du corridor de tramway ciblé par le RTC[21]. Actualisés avec la croissance de l'achalandage jusqu'en 2006, cela représentait plus de 56 000 déplacements.

C'est entre la gare de Sainte-Foy et le centre-ville que la demande de transport est la plus forte. Les parcours 800-801 et 7 qui desservent le plateau sont les trois plus achalandés du réseau du RTC dont ils représentent environ la moitié des déplacements. Il faut aussi ajouter les parcours 11 et 25. Le nombre quotidien de déplacements en autobus par kilomètre est d'environ 8 900 sur le plateau de Sainte-Foy. Même sans augmenter l'achalandage, un tramway sur cet axe serait un des plus utilisés d'Amérique du Nord et dans la bonne moyenne des réseaux européens[22].

Ne pas desservir le plateau de Sainte-Foy, c'est se priver de la ligne la plus rentable de Québec. Si le transport collectif était exploité par l'entreprise privée, c'est à cet endroit que la première ligne de tramway serait construite :

- Il s'agit du plus fort axe de déplacement dans la région de Québec
- la densité de population y est forte
- les trois plus grands générateurs de déplacements s'y retrouvent, dans l'ordre, il s'agit : du boulevard Laurier, de la colline parlementaire et de l'Université Laval.
- Il reste beaucoup de potentiel de développement urbain à réaliser
- Il est important de jeter les fondations d'un réseau avant de prendre des directions audacieuses.

Un mode de transport moderne

Le nouveau tramway s'avère un mode de transport efficace pour entraîner un report modal. Ce mode de transport est plus attractif que l'autobus et a un potentiel structurant plus élevé. Il est aussi plus à même de faire face à une augmentation de l'achalandage à moyen terme puisqu'un service rapide par bus fonctionnerait près de la limite supérieure de sa capacité. Cela s'avère une condition essentielle au choix d'un mode de transport dans l'axe Métrobus. Si la part modale du transport collectif est plus élevée dans ces secteurs que partout ailleurs en ville, il est possible d'aller beaucoup plus loin, notamment dans les secteurs de première couronne où l'utilisation du transport collectif demeure faible, même à proximité du Métrobus.

---

[21] Centre de Recherche en Aménagement et Développement (CRAD), Perspectives d'avenir pour le transport en commun sur le territoire de la Ville de Québec, 2004, p.25

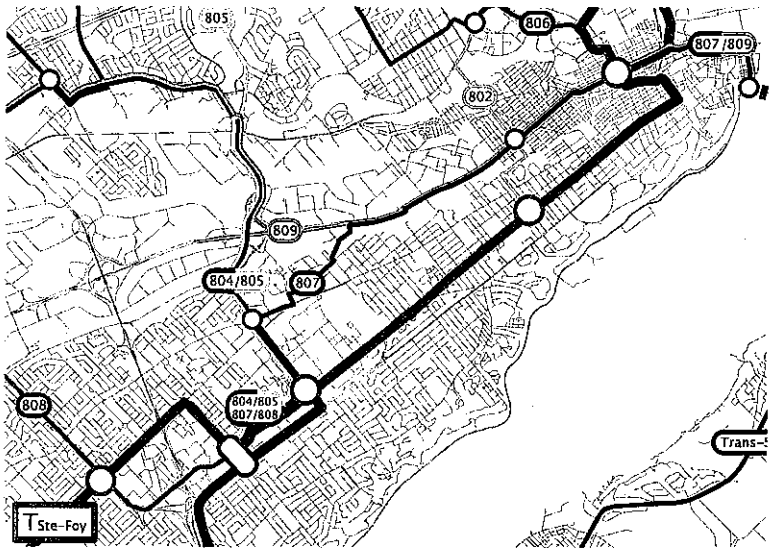
[22] Tramway de Montréal phase 1, Analyse du réseau initial de tramway, Volume A - synthèse 1er juin 2009.

De plus, les problèmes de circulation routière intense s'aggravent dans ce couloir alors que les activités s'y intensifient, notamment sur le boulevard Laurier et dans Saint-Roch. Il est donc nécessaire d'accroître la capacité de transport en réduisant les nuisances liées à l'augmentation du nombre de voitures, ce qui ne peut passer que par le transport collectif.



Le tracé

Plateau de Sainte-Foy



La desserte du plateau et les pôles principaux

Plusieurs études de préfaisabilité réalisées depuis quelques décennies sur l'implantation d'un système léger sur rail dans la région de Québec concluent qu'il est faisable et souhaitable d'aller de l'avant. La desserte du plateau de Sainte-Foy est systématiquement identifiée comme un élément essentiel d'un projet de transport rapide.

L'aménagement d'un tramway est un bon moyen de revoir la géométrie de la rue et d'innover. En tenant compte de la nécessité d'implanter un lien cyclable dans cet axe, il serait possible de jumeler ces deux projets pour transformer un des boulevards en boulevard de la mobilité durable. Ce concept servirait de vitrine illustrant comment les transports peuvent se transformer pour aider le Québec à devenir un leader en matière de développement durable.

Le choix exact du tracé requiert des études de faisabilité poussées et la prise en compte des coûts de réalisation. À la lumière des études précédentes, le tracé en haute-ville emprunte le boulevard Laurier pour ensuite bifurquer sur le chemin Sainte-Foy ou le boulevard René-Lévesque. Bien que ces deux options soient valables, le boulevard René-Lévesque offre certains avantages :

- il est situé au centre du plateau de Sainte-Foy, le rendant accessible géographiquement
- il relie de manière relativement directe le pôle du boulevard Laurier au centre-ville
- son emprise généralement plus large facilite l'implantation en surface réduisant probablement les coûts de façon considérable

- la configuration de la chaussée rend plus facile l'aménagement d'un corridor en site propre
- la configuration plus simple des intersections et des feux de circulation peut permettre d'atteindre une plus grande vitesse commerciale
- il existe déjà des voies réservées sur ce boulevard, l'implantation du tramway ne réduirait pas, ou peu, la capacité routière puisqu'une seule voie dans chaque direction est suffisante pour permettre la circulation des voitures à l'heure de pointe.

D'un autre côté, plusieurs générateurs de déplacements importants se trouvent en bordure du Chemin Sainte-Foy entre l'Université Laval et le centre-ville dont trois cégeps et deux hôpitaux. Au final, le choix devra s'effectuer au regard du coût d'implantation et de l'efficacité du système. Un tramway devrait être en mesure d'atteindre une vitesse commerciale de 25km/h sur ce tronçon avec un système adéquat de priorité aux feux de circulation. Une vitesse commerciale inférieure ne serait pas acceptable puisque le Métrobus 800-801 y circule déjà à 21km/h sans mesures prioritaires autre que des voies réservées.

Options à étudier :

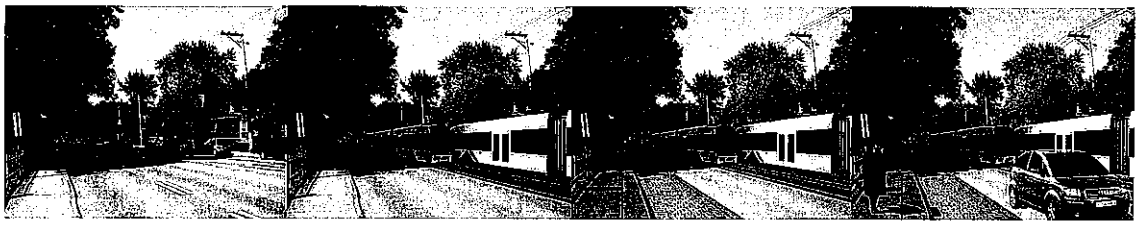
- *Tracé empruntant le boulevard René-Lévesque*
- *Tracé empruntant le chemin Sainte-Foy*

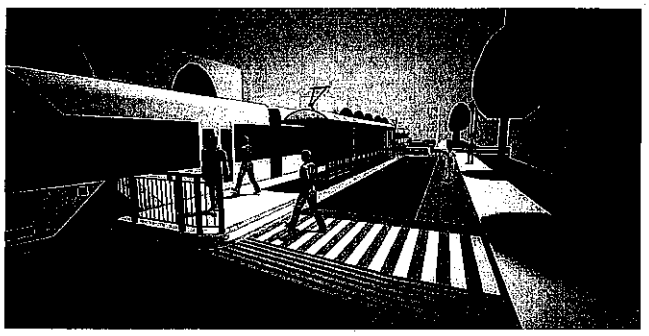
Pour voir plus grand:

- *Implantation de deux lignes parallèles pour couvrir le plateau de Sainte-Foy : un axe SLR sur Grande Allée et un tramway urbain sur chemin Sainte-Foy*

Coup d'œil Un boulevard vert pour Québec

Les projets d'implantation de tramway constituent souvent une occasion pour transformer le visage de la ville. À Québec, cela pourrait se traduire notamment par le développement d'un boulevard vert en haute ville pour en faire un axe de mobilité durable, qui comporterait un tramway prioritaire ainsi qu'un lien cyclable fort. Ce concept servirait de vitrine illustrant comment les transports peuvent se transformer pour aider le Québec à devenir un leader en matière de développement durable.







Quels enjeux ?

- ⇒ Vitesse de la circulation automobile modérée grâce aux voies plus étroites (3m)
- ⇒ Diminution du bruit entraîné par le passage d'autobus (plus de 60/h en pointe)
- ⇒ Lien direct sécuritaire pour les cyclistes entre l'Université et le centre-ville
- ⇒ Fiabilité, rapidité et capacité accrue pour les usagers du transport collectif
- ⇒ Amélioration de l'aménagement urbain et appréciation des propriétés riveraines

Le centre-ville

Le centre-ville de Québec s'illustre toujours comme un pôle d'attraction incontournable de la région de Québec. Cinq des quinze plus grands générateurs de déplacements de la région se retrouvent dans un petit secteur desservi par les Métrobus 800-801 actuels[23]. De plus, certains lieux stratégiques comme la colline Parlementaire, le Vieux-Québec et le Centre des congrès doivent impérativement être desservis par le réseau de tramway. La desserte de ce secteur pose toutefois certains problèmes :

- ⇒ le relief accentué réduit l'accessibilité à pied au transport collectif (ex : même si la distance entre la rue Saint-Jean et René-Lévesque est limitée, la côte abrupte peut avoir un effet dissuasif chez les usagers du transport collectif)
- ⇒ les liens limités entre la haute-ville et la basse-ville rendent la cohabitation entre les différents les modes de transport difficile, voire impossible sur les voies existantes (voitures, autobus et le tramway)
- ⇒ la circulation dense appelle à l'implantation de voies intégralement en site propre pour assurer la fiabilité du service
- ⇒ le relief impose des contraintes sur le tracé d'une ligne de tramway et sur le positionnement des stations.

À la lumière de ces contraintes, il s'avère nécessaire d'envisager l'option de l'implantation en tunnel sur un tronçon de la ligne de tramway. Cette solution a été retenue dans de nombreuses villes, notamment à Rouen, ville comparable à Québec.

Options à étudier :

- ⇒ *Implantation en tunnel entre la colline parlementaire et Saint-Roch*
- ⇒ *Utilisation de la côte d'Abraham, d'Aiguillon et place D'Youville pour aménager un parcours en surface*

Pour voir plus grand:

- ⇒ *Implantation en tunnel entre la colline parlementaire et Saint-Roch d'une ligne rapide de SLR*
- ⇒ *Intégration en surface sur la côte d'Abraham du réseau de tramway urbain.*

Vers Charlesbourg

Le choix du tracé vers le nord offre différentes possibilités :

- ⇒ desservir directement ExpoCité
- ⇒ choisir une implantation plus urbaine sur la 1ère avenue ou la 3e avenue.

---

[23] Liste des générateurs : D2 Colline parlementaire / Place Québec / Grand Théâtre de Québec, D5 Vieux-Québec / Hôtel-Dieu de Québec / Place D'Youville et D10 Rue Saint-Joseph, Place Jacques-Cartier, Bibliothèque Gabrielle-Roy/ Les façades de la gare. Source : Enquête Origine Destination.

Le réseau routier de ce secteur est généralement étroit, il pourrait être nécessaire de revoir l'organisation de la circulation et de modifier le sens de la circulation pour éviter le partage de la plateforme du tramway. Le boulevard Henri-Bourassa, plus large, pourrait également être envisagé, mais il est excentré par rapport aux zones densément peuplées de Limoilou et aux commerces du secteur. Toutefois, à partir de la jonction avec Isaac-Bédard, Henri-Bourassa apparaît tout désigné pour recevoir un système léger sur rail.

Options à étudier :

- *Desservir directement le site d'ExpoCité via l'avenue du Colisée*
- *Implanter le tramway sur la 1ère avenue en la transformant en sens unique entre la 4e rue et la 13e rue.*
- *Utiliser de l'emprise des lignes électriques longeant la 41e rue.*

Pour voir plus grand:

- *Implantation une ligne rapide sur l'emprise de l'autoroute Laurentienne transformée en boulevard*
- *Desservir la troisième avenue et le chemin de la Canardière avec un ligne additionnelle de tramway urbain.*

Vers Beauport

Dans un premier temps, un tracé similaire à l'actuel 800 empruntant Des Capucins et le chemin de la Canardière semble adéquat.

- La présence de zones industrielles vacantes dans ce secteur permettrait de construire un garage nécessaire à l'entreposage et à l'entretien des rames de tramway.
- Un terminus important pourrait être aménagé à l'intersection de l'avenue D'Estimauville et du boulevard Sainte-Anne où pourraient converger les autobus de l'Est de la Ville.
- Le prolongement du tramway sur le boulevard Saint-Anne jusqu'à François-De Laval permettrait de réaménager cette zone et d'y implanter un stationnement incitatif.
- Un terminus à D'Estimauville ou François-De Laval offre la possibilité de prolonger éventuellement le tramway vers la zone commerciale de la rue Clemenceau ou vers l'est de Beauport

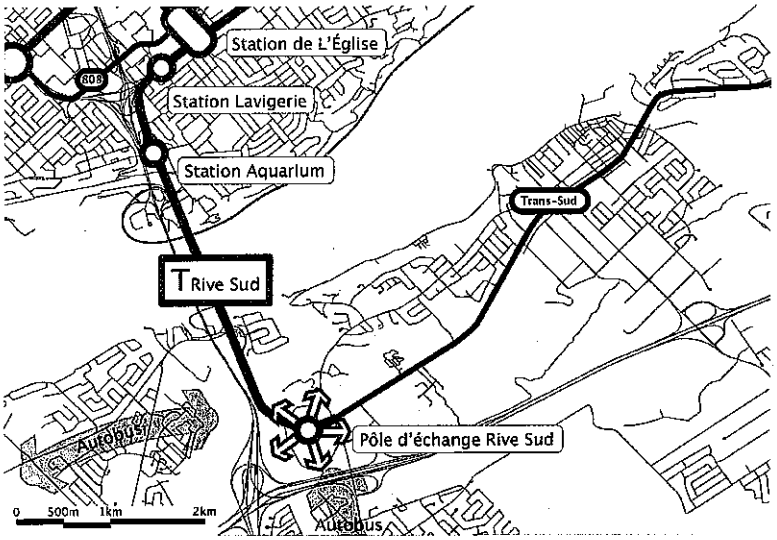
Options à étudier :

- *Localisation d'un terminus avec stationnement incitatif dans le secteur Beauport François de Laval.*
- *Utilisation du boulevard Saint-Anne ou de Monseigneur-Gauthier entre D'Estimauville et François-De Laval.*

Pour voir plus grand:

- *Axe SLR vers le Centre-Ville, Ste-Foy et la Rive-Sud.*

Vers la Rive-Sud



La possibilité de relier directement la Rive-Sud de Québec à Sainte-Foy et à la colline Parlementaire de Québec par tramway permettrait de réduire la circulation sur le boulevard Laurier et d'alimenter le réseau de tramway par les usagers de la Société de transport de Lévis.

Le tracé envisagé quitte le boulevard Laurier et longe l'avenue Des Hôtels jusqu'à la voie d'accès au pont de Québec. Sur la Rive-Sud, il emprunte le boulevard de la Rive-Sud jusqu'au chemin Du Sault. Un pôle d'échange intermodal aménagé sur la rive sud permet d'effectuer les correspondances avec le réseau d'autobus de la ST-Lévis, d'utiliser le vélo ou d'accéder à un stationnement incitatif.

L'ensemble du réseau de tramway proposé atteint une longueur totale d'environ 30,6 kilomètres

À titre de comparaison :

- *Bordeaux dispose d'un réseau de tramway de 43,9 km et projette de l'étendre prochainement, il pourrait atteindre 79km.*
- *La ville de Nantes dispose de trois lignes qui couvrent 42 km.*
- *Strasbourg dispose d'un réseau de tramway de 53 km.*
- *Portland (Oregon) s'est doté d'un système léger sur rail de 84,7 km et d'un tramway urbain de type « streetcar » de 6,3 km qui est fait présentement l'objet d'un prolongement de 5,3 km.*

Coup d'œil Le tramway vers la Rive-Sud

Envisagée dans l'*Étude d'opportunité et de faisabilité d'un système léger sur rail dans l'agglomération de la capitale* publiée en 2003, l'implantation d'un tramway vers la Rive-Sud apparaît incontournable. Il s'agit d'un véritable projet d'échelle métropolitaine qui permettrait d'optimiser les infrastructures actuelles tout en désengorgeant le boulevard Laurier et les ponts.



Avantages

- La capacité du tramway évite l'ajout d'une à deux voies de circulation dans chaque sens sur le pont de Québec.
- Interconnexion accrue entre le réseau de la ST-Lévis et du RTC
- Le tramway peut rouler à 70km/h, donc il s'intègre à la circulation automobile sans difficulté,
- Longue de 30 mètres, une rame de tramway occupe l'espace de 6 voitures en transportant 200 personnes.

Un pôle d'échange intermodal aménagé à la tête des ponts permet d'effectuer les correspondances entre le réseau d'autobus de la ST-Lévis, d'utiliser le vélo ou d'accéder à un stationnement incitatif.

Les prolongements vers les bouts de ligne : réflexion nécessaire

Les lignes proposées ne couvrent pas l'intégralité des parcours Métrobus 800-801, mais se terminent plutôt au terminus de Charlesbourg à l'angle de la rue Louis XIV et à François-De Laval. Cela signifie qu'il sera nécessaire dans un premier temps de conserver des navettes de type Métrobus pour relier :

- La rue de la Faune et le terminus Charlesbourg (environ 4,4km)
- Le terminus de la cimenterie et D'Estimauville ou François de Laval (environ de 3,5 à 5km)

Ces tronçons offrent généralement un bon potentiel, mais beaucoup moins fort que le reste du réseau de tramway. Il serait possible de prolonger le réseau à terme sur le tracé exact des Métrobus 800-801, mais d'autres possibilités peuvent être envisagées.

Beauport

Dans l'est de la ville, le tramway pourrait être prolongé au nord de l'autoroute Laurentienne, vers l'est, ou tout simplement s'arrêter à François-De Laval et être complété par le prolongement des Métrobus 802 et 803 qui convergent à D'Estimauville.

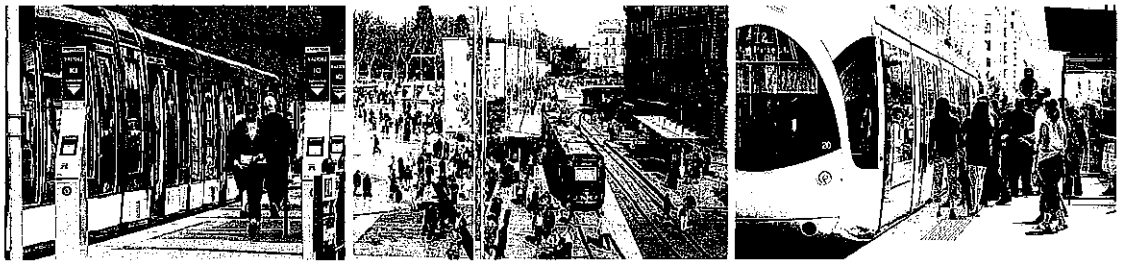
Charlesbourg

Dans ce secteur il faudrait envisager un moyen de permettre l'accès direct au tramway et au Métrobus 803 des résidants au nord de Louis XIV. Il apparaît important de limiter les correspondances supplémentaires aux usagers qui souhaiteraient atteindre le réseau Métrobus.

Au final, la prolongation du réseau de tramway initial n'est pas nécessairement la priorité. Des études complètes doivent être menées pour déterminer les options offrant le plus grand potentiel. La première phase d'expansion du réseau pourrait très bien être la conversion d'un parcours Métrobus plutôt que le prolongement des deux autres lignes.

Recommandation : un tramway fort

- Implanter un réseau de tramway à l'échelle métropolitaine (voir cartes).
- Entreprendre rapidement l'étude des variantes de tracé possibles en tenant compte des coûts, de la performance du réseau, de l'achalandage et de l'effet structurant.
- Planifier dès le départ les possibilités d'expansion du réseau de tramway en étudiant l'ensemble des lignes du réseau structurant.
- Implanter le tramway sur la Rive-Sud dès la première phase.
- Implanter le tramway sur des voies en site propre sur l'intégralité de son tracé, sauf exception ponctuelle.
- Accorder la priorité aux feux de circulation aux tramways afin d'en augmenter la vitesse commerciale.
- Assurer la possibilité d'accroître la capacité du système notamment en planifiant la longueur des quais en conséquence.
- Allonger le réseau de tramway par phases en fonction de l'achalandage des différentes branches.



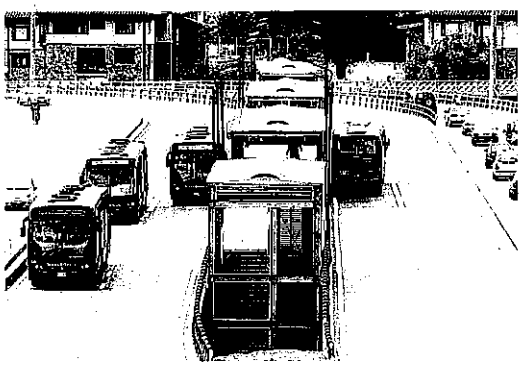
UN RÉSEAU D'AUTOBUS STRUCTURANT

L'implantation du Métrobus dans la région de Québec en 1992 était au cœur de la stratégie de relance de la CTCUQ. La stratégie est simple : accorder des mesures prioritaires aux autobus et espacer les arrêts d'environ 500 mètres pour assurer leur rapidité, tout en augmentant la fréquence des passages. Au départ, le *Plan d'action 1991-1992-1993* de la CTCUQ prévoyait un réseau de mesures prioritaires plus étoffé que celui réalisé et se déployait à l'échelle régionale. Le tracé des voies réservées à droite de la chaussée, tel que nous les connaissons, était également envisagé comme une mesure sommaire, une première étape menant à l'aménagement de mesures prioritaires plus développées. Autrement dit, le concept du Métrobus n'a jamais été complété comme il aurait dû l'être.

Depuis ce temps, le concept de service rapide par bus (Bus à Haut Niveau de Service ou BRT en anglais) a beaucoup progressé dans le monde. Cette famille de transport collectif de moyenne performance utilisant les autobus se décline selon des modèles très diversifiés que l'on peut regrouper grosso modo en deux grandes catégories selon le concept de la voie qui est utilisé :

Le transitway

La base de ce concept, dont un excellent exemple se trouve à Ottawa, est de dédier une portion du réseau routier exclusivement au passage des autobus. Agissant à la manière d'un tuyau collecteur, ce réseau de rues accueille sur des portions plus ou moins longues les parcours d'autobus qui circulent dans le secteur. Un arrêt du transitway peut alors être desservi par plusieurs parcours différents qui y convergent et divergent. Les autobus qui y circulent ne sont pas nécessairement homogènes, il peut s'agir d'articulés ou d'autobus réguliers. Bien que la chaussée utilisée ne diffère pas vraiment d'une rue ordinaire, ce genre de système requiert un réseau continu de voies pouvant être dédiées exclusivement au transport collectif, ce qui n'est pas acquis en milieu déjà bâti. De plus des infrastructures lourdes comme des viaducs, des quais permettant l'accostage de plusieurs autobus, des passerelles et des voies de dépassement sont requises.



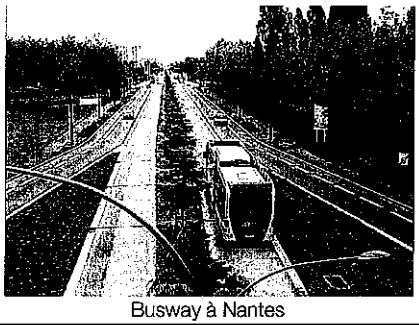
Le Transitway de Bogota

Au final, il s'agit d'une infrastructure relativement lourde à implanter qui crée un effet de nuisance certain dans les zones où elle est utilisée par de nombreux parcours. Le coût d'opération de ce système est relativement élevé dans la mesure où beaucoup d'autobus et de chauffeurs sont nécessaires à son fonctionnement. Il faut aussi noter que lorsque les parcours quittent le transitway, ils ne bénéficient plus de leur priorité. La capacité de ce genre d'infrastructure est très forte, parfois jusqu'à une centaine d'autobus à l'heure par sens dans des cas extrêmes, notamment en Amérique latine (Bogotá, Curitiba, Mexico...).

Le Busway

Le Busway est un concept de service rapide par bus relativement récent qui imite le tramway. Il est possible d'observer des applications de ce principe à Nantes et à Los Angeles (Orange line).

- Le terme Busway désigne avant tout la plateforme exclusive où circulent les autobus.
- Les voies prennent généralement la forme d'une plateforme aménagée en site propre partiel ou intégral souvent à même le réseau routier.
- L'infrastructure est d'habitude associée à un seul parcours, souvent qualifié de ligne.
- On tente de donner une image forte à ce service en soignant le mobilier urbain, les stations et en sélectionnant des véhicules d'apparence distinctive.



Busway à Nantes

Ce genre de système affiche des performances qui se situent entre l'autobus régulier et le tramway. Elles peuvent être améliorées en mettant en place des mesures prioritaires aux feux de circulation. Les infrastructures requises sont moins onéreuses que pour un système léger par rail puisqu'il n'est pas nécessaire de les électrifier ni de refaire les infrastructures souterraines puisque le parcours peut être déplacé en cas de travaux. La durabilité des plateformes et des autobus est toutefois beaucoup moindre que pour un SLR.

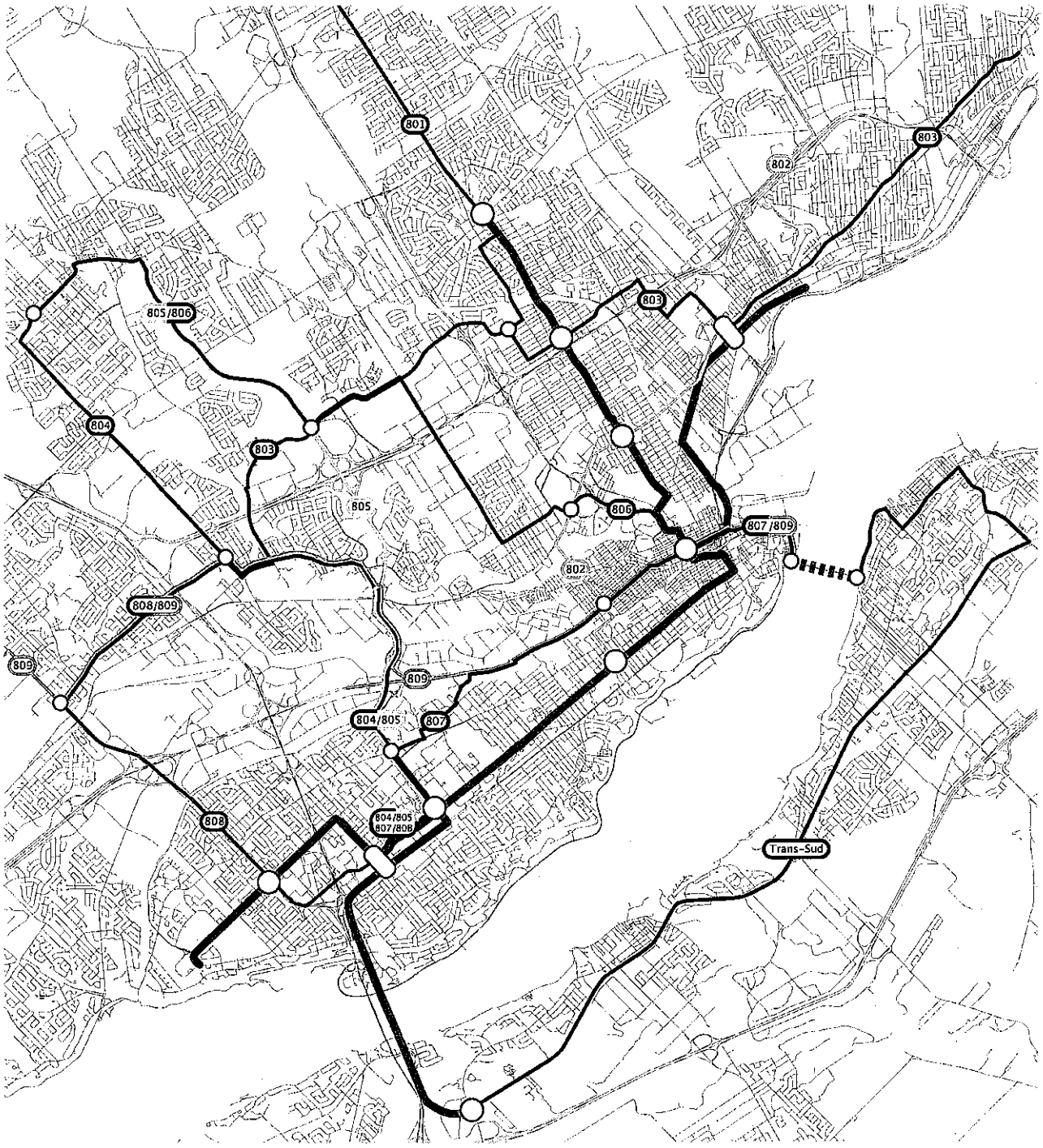
Pour conserver sa fiabilité, ce genre de système doit conserver un certain intervalle entre les passages, environ deux minutes. Lorsque la fréquence est à son maximum acceptable, sa limite de capacité est d'environ 3 000 passagers par heure. Il est alors typiquement utilisé comme système de transport principal dans les petites agglomérations de 100 000 à 300 000 habitants et comme complément aux réseaux de transport en site propre dans les plus grandes villes comme Nantes[24].

Ces solutions de transport sont particulièrement intéressantes pour doter les secteurs périphériques de la Ville de Québec de systèmes de transport en site propre. Les bus à haut niveau de service permettent d'envisager un développement significatif du transport collectif dans des zones mal desservies à l'heure actuelle. L'amplitude des horaires, la fréquence élevée, la rapidité et la fiabilité de ces services sont à même d'entraîner un report modal.

De plus, un réseau déployé à l'échelle régionale permettrait d'offrir à la population un réseau de transport collectif faisant contrepoids au réseau autoroutier. Ce mode de transport requiert toutefois beaucoup d'espace et entraîne certaines nuisances en raison du passage fréquent d'autobus souvent articulés. Il est donc plus approprié pour les secteurs périphériques en complémentarité avec un système de tramway qui dessert les premières couronnes de banlieue et les axes les plus achalandés.

[24] RABUEL, Sébastien, Le Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) en France, CERTU

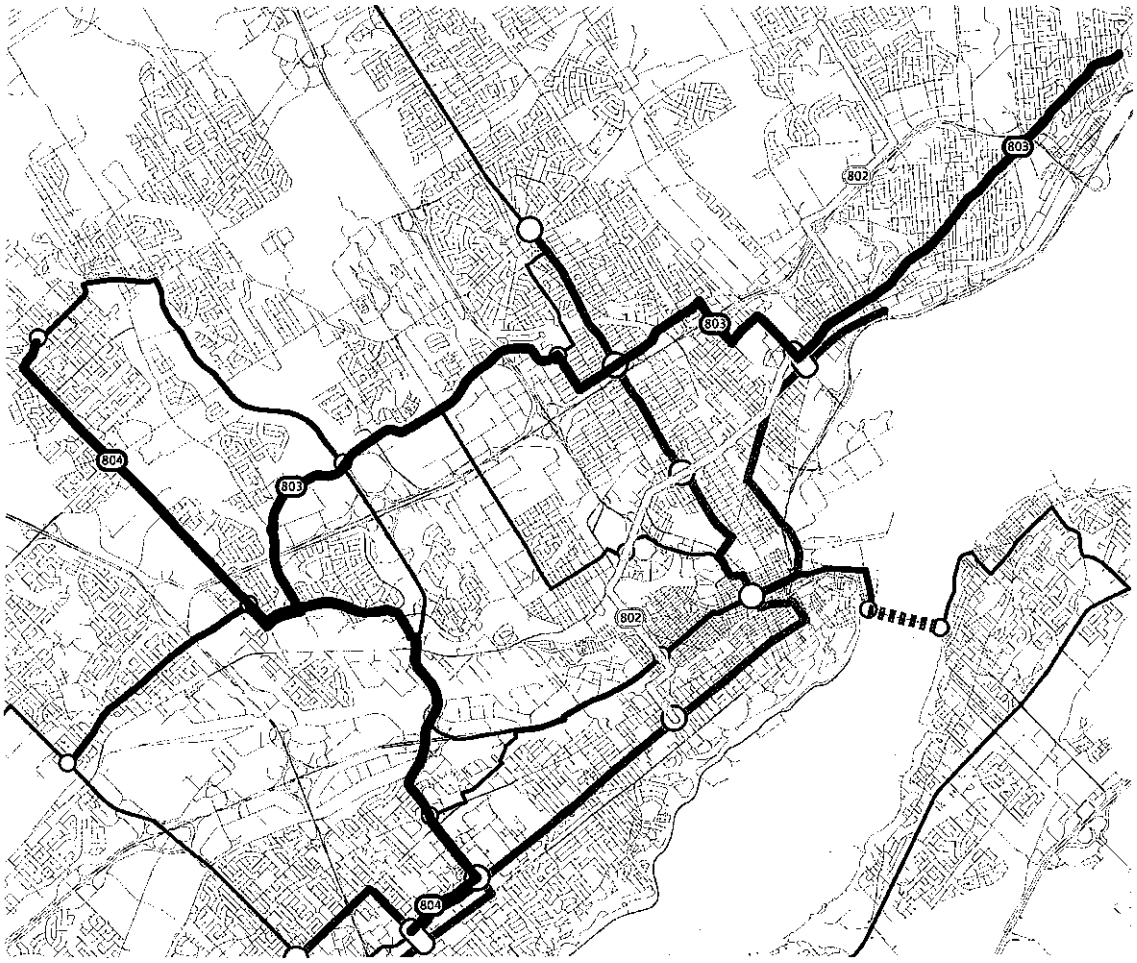
Les axes



Le réseau d'autobus proposé par Accès transports viables est l'élément le plus audacieux de ce mémoire et transformerait la mobilité sur l'ensemble du territoire. Tous ces chantiers ne peuvent évidemment pas s'effectuer en même temps pour des raisons de coûts et de logis-

tique. Il s'agit d'une vison à long terme qui doit s'effectuer par phases. Les mesures prioritaires peuvent s'implanter progressivement en fonction de l'achalandage et du contexte. Néanmoins, la cohérence de l'ensemble demeure essentielle et soutient la vision présentée dans ce mémoire.

Le réseau structurant identifié par le RTC : les 802, 803 et 804



Dans son plan stratégique publié en 2005, le RTC prévoit l'ajout de trois lignes Métrobus dans les axes des parcours 12, 60 et 87. Ces tracés sont bien documentés et correspondent aux parcours réguliers les plus utilisés (à l'exception du 7). En 2008, le parcours 802 a été mis en place. Il ceinture le centre-ville, desserts les quartiers Saint-Sauveur et Vanier et permet le rabattement sur les Métrobus 800-801. Il s'agit d'une amélioration intéressante, mais peu de mesures prioritaires ont été prises de sorte qu'il est davantage un demi-Métrobus. On peut se demander si le parcours 802 pourra jouer un rôle structurant à long terme.

Le déploiement d'un réseau structurant d'autobus implique un changement de mentalité important qui se traduit dans des mesures prioritaires : pour le réaliser, il sera nécessaire de retirer de l'espace à l'automobile. Dans plusieurs cas, le terre-plein central n'est pas suffisamment large pour aménager une plateforme pour autobus. Il faudra donc rétrécir les voies

utilisées par les voitures et revoir en profondeur la configuration des artères pour que l'impact du transport collectif devienne structurant et qu'il puisse constituer à terme une alternative crédible. Il est à la fois nécessaire d'améliorer la performance pour que les usagers constatent une différence et de rendre visible l'évolution du service pour que les automobilistes, qui ne l'utilisent pas, prennent conscience des transformations.

Les futurs Métrobus 803 et 804

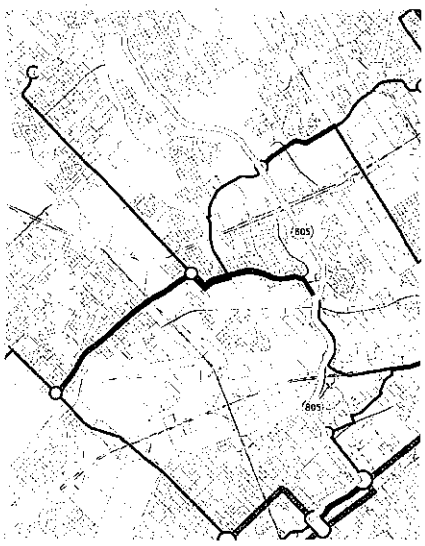
Les parcours 60 et 87 ont des caractéristiques similaires, ils ont tous deux un achalandage oscillant autour de 5 000 à 6 000 passagers par jour. La fréquence du service de ces parcours est généralement de quatre autobus à l'heure et diminue à deux autobus à l'heure en soirée. Il existe dans ces secteurs un potentiel fort pour faire le plein d'usagers puisque la part modale du transport collectif est généralement basse et que le développement démographique rapide, notamment du secteur Lebourgneuf, entraîne une forte croissance des déplacements accompagnée de congestion.

Il apparaît donc nécessaire que le RTC renforce sa formule Métrobus dans la réalisation des 803 et 804. Cela doit davantage passer par le concept d'autobus en site propre de type Busway.

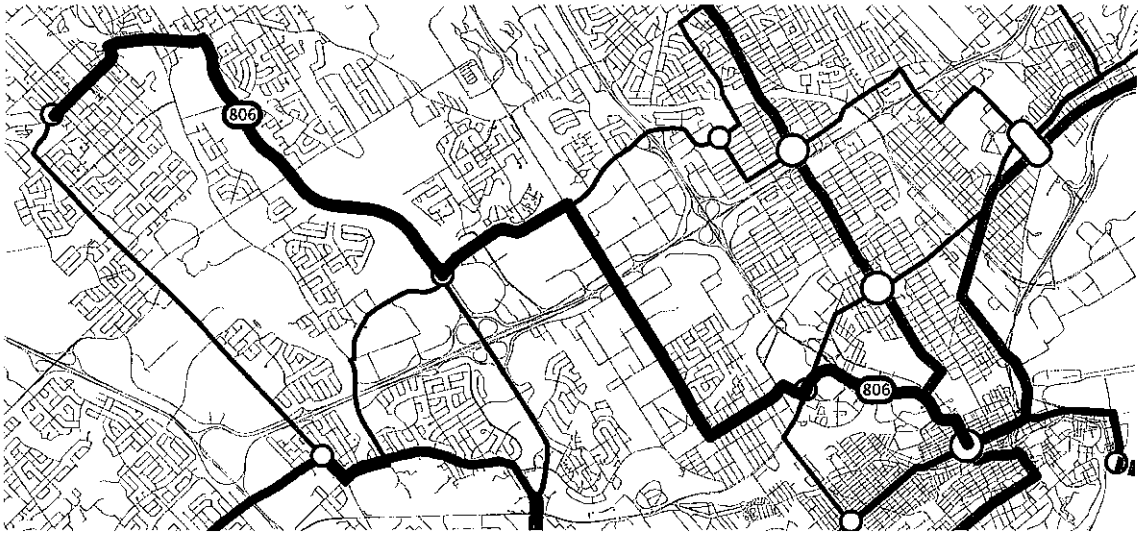
- ⇒ Les boulevards Lebourgneuf et de l'Ormière, visés pour l'implantation des nouveaux Métrobus, offrent l'espace pour intégrer des voies en site propre, exclusivement dédiées au transport collectif. L'avantage de ce genre d'infrastructure est qu'elle peut être construite progressivement selon l'évolution de l'achalandage et des conditions de circulation.
- ⇒ Une plateforme en site propre doit être aménagée au centre du boulevard Lebourgneuf sur quelques kilomètres pour la mise en service du 803 et être prolongée ultérieurement. Le reste du trajet pourrait temporairement s'effectuer sur des voies réservées à la droite de la chaussée faisant simplement l'objet d'un marquage.

Robert-Bourassa (805)

Ce parcours vise essentiellement à compléter l'offre de service au nord de la ville à partir de Sainte-Foy. Il s'agit d'un parcours très similaire au 804, à la différence qu'il emprunte Robert-Bourassa et dessert la zone des Galeries de la Capitale plutôt que le boulevard de l'Ormière. Il ne requiert pas, à proprement parler, d'infrastructures spécifiques puisqu'il partage sa voie avec le 804 et ensuite avec le 806. Cela illustre bien comment les voies en site propre du réseau structurant peuvent permettent le développement à long terme du transport collectif en y ajoutant de nouveaux parcours.



Du nord-ouest au centre-ville (806)



Il n'existe actuellement pas de lien direct entre le nord-ouest de la ville et le centre-ville. Plusieurs quartiers résidentiels et le pôle Lebourgneuf en pleine effervescence se trouvent ainsi privé d'un accès direct au cœur de l'agglomération. Il est donc nécessaire, à partir des parcours réguliers, de se rabattre sur le Métrobus, ou pour les Express, d'utiliser le réseau autoroutier.

Pour remédier à cette lacune, il semble nécessaire d'implanter une ligne de type transitway dans cet axe. La conversion en boulevard du tronçon de l'autoroute Laurentienne située au sud du boulevard Hamel ouvre la porte à la création d'un corridor de transport collectif utilisé également par les autobus Express et les parcours locaux. Ce trajet pourrait ensuite partager les infrastructures du 802 sur le boulevard Hamel jusqu'au boulevard Pierre-Bertrand.

Cette artère nord-sud occupe une place essentielle dans l'agglomération entre les autoroutes Laurentienne et Robert-Bourassa. Son large terre-plein pourrait par ailleurs accueillir une plateforme réservée de type transitway permettant le passage rapide des autobus en provenance du nord et du nord-ouest de l'agglomération. Ce parcours pourrait ensuite emprunter le boulevard Lebourgneuf et partager les infrastructures du parcours 803, pour ensuite emprunter le prolongement de Robert-Bourassa et finalement correspondre avec le 804 à Loretteville.

Avantages

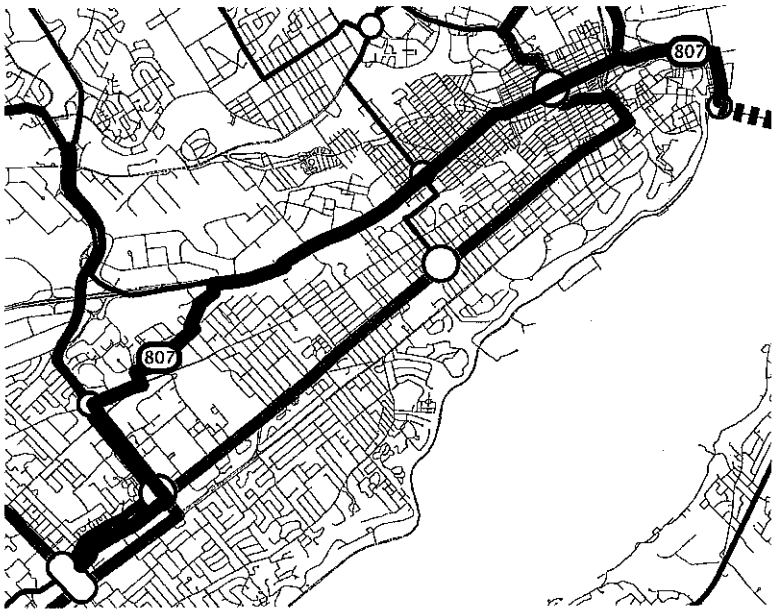
- Desserte de quartiers peu accessibles actuellement en transport en commun : Vanier, zone commerciale de Pierre-Bertrand et Lebourgneuf et prolongement de l'autoroute Robert-Bourassa
- Effet structurant et accessibilité supérieurs à une voie réservée sur une autoroute
- Création d'un corridor Nord-Sud pour la circulation rapide des autobus locaux et express
- Réaménagement plus convivial du boulevard Pierre-Bertrand

⇒ Desserte de 5 des 15 plus grandes zones de destination de la région de Québec
- Méga-centre des Galeries / Galeries de la Capitale
- Place Fleur-de-Lys / IRDPQ (Centre François-Charron)
- Rue Saint-Joseph, Place Jacques-Cartier, Bibliothèque Gabrielle-Roy / Les façades de la gare
- Zone industrielle Lebourgneuf / Rue Bouvier / Garage RTC
- Parc industriel Ville Vanier / rue Marais

Options à étudier :

⇒ *Délaisser le boulevard Pierre-Bertrand et Vanier pour passer par Laurentien requalifié en boulevard*

De la basse-ville à Sainte-Foy (807)



Afin d'assurer une intégration optimale de la traverse Québec-Lévis au réseau structurant de la Rive-Nord, il est nécessaire de renforcer la desserte de transport collectif dans ce secteur. Une adaptation du parcours 18 actuel et son prolongement vers le traversier pourrait consolider les liens entre les rives du Saint-Laurent. De plus, la desserte de transport collectif actuelle dans le quartier Saint-Sauveur est insuffisante en regard de la densité de la population et de ses caractéristiques socio-économiques. De plus, le boulevard Charest est une artère stratégique qui peut permettre des déplacements rapides entre l'est et l'ouest de la ville, à condition qu'un corridor protégé de la circulation automobile soit dédié aux autobus. L'accès au centre de Sainte-Foy pourrait ensuite s'effectuer par l'avenue Branly ou Nérée-Tremblay. Ce parcours pourrait ensuite se rabattre sur le réseau de tramway via l'Université et le boulevard Robert-Bourassa.

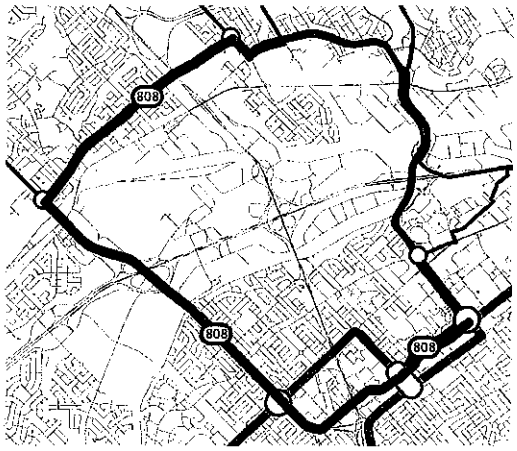
Options à étudier :

⇒ *Accès au centre de Sainte-Foy pourrait ensuite s'effectuer par l'avenue Branly ou Nérée-Tremblay.*

Pour voir plus grand:

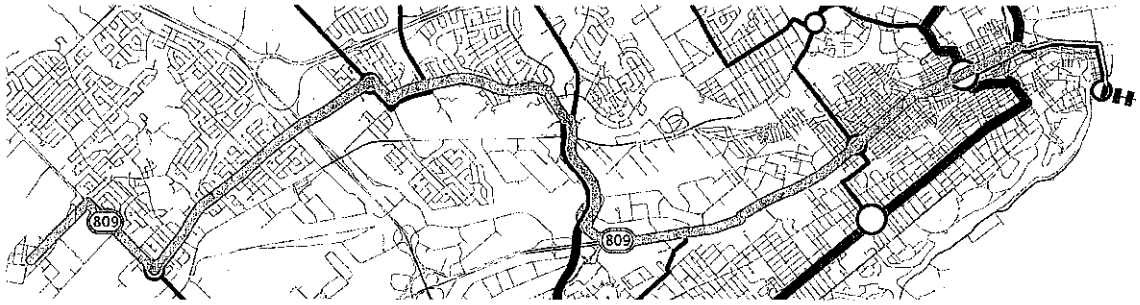
⇒ *Convertir cette ligne en tramway*

De Sainte-Foy au nord-ouest (808)



À long terme, la révision du caractère autoroutier de Duplessis s'impose. Cette autoroute, dans la continuité du boulevard Laurier, divise certains des secteurs les plus densément peuplés de Sainte-Foy. De plus, ce lien stratégique permet d'atteindre l'aéroport et une éventuelle gare périphérique de TGV. Ce parcours pourrait venir se rabattre sur le réseau structurant sur le boulevard Masson, via la rue Michelet.

De l'aéroport au centre-ville (809)

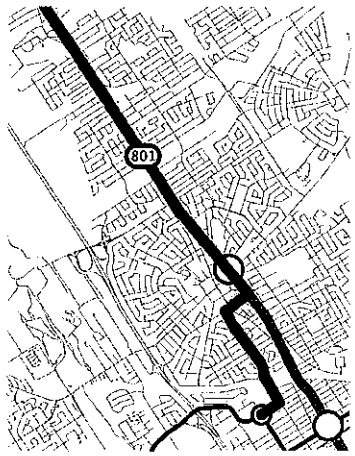


L'implantation d'infrastructures de Busway à l'échelle de la région permet d'implanter d'autres trajets Métrobus en réutilisant les emprises déjà construites. Il serait possible de mettre en place une ligne qui desservirait L'Ancienne-Lorette à proximité de l'aéroport, emprunterait Michelet, Père-Lelièvre, le boulevard Central, Robert-Bourassa et Charest jusqu'à la gare du Palais.

Options à étudier :

- *Le parcours emprunte le boulevard Hamel jusqu'à Saint-Sacrement plutôt que Robert-Bourassa et Charest. Ce parcours ressemblerait à l'actuel 80 du RTC.*

Notre-Dame-des-Laurentides à L'Atrium (801)



Dans l'éventualité où le tramway s'arrête au terminus Charlesbourg, il est nécessaire que les résidents des secteurs au Nord puissent accéder rapidement au tramway. Il est alors nécessaire de conserver un tronçon du Métrobus 801. Afin de ne pas imposer une double correspondance aux usagers qui doivent utiliser le Métrobus 803 vers Lebourgneuf ou Beauport, ce parcours peut utiliser Henri-Bourassa et bifurquer sur la 3ème Avenue Ouest à la hauteur de la 76e Rue. Son terminus se situerait alors à proximité de l'Atrium, à la jonction du Métrobus 803.

Options à étudier :

- ⇒ *Prolonger cette ligne vers Lebourgneuf et vers Ste-Foy via Robert-Bourassa*

La Rive-Sud

Il est nécessaire d'implanter un parcours d'autobus de type Métrobus dans l'axe du boulevard de la Rive-Sud pour assurer le développement du transport collectif à Lévis. Ce réseau doit s'intégrer à celui de la Rive-Nord, que ce soit par le traversier, ou un pôle d'échange à la tête des ponts, où il s'arrimerait au réseau de tramway.

Recommandation : faire du Métrobus un *Busway*

- ⇒ Implanter un réseau métropolitain de Métrobus sur les axes suivants :
  - parcours 60 et 87 (803 et 804)
  - nord-ouest – centre-ville
  - basse-ville – Sainte-Foy
  - Sainte-Foy – nord-ouest
- ⇒ Accorder la priorité aux intersections pour les autobus.
- ⇒ Implanter le réseau structurant d'autobus majoritairement en site propre
  - renforcer les mesures prioritaires sur le parcours 802
  - insérer le Métrobus 803 en site propre au centre du boulevard Lebourgneuf.
- ⇒ Construire des stations attrayantes avec du mobilier urbain distinctif afin de renforcer l'image du service de type Busway.
- ⇒ Poursuivre l'achat d'autobus articulés pour desservir les parcours Métrobus.

LA DESSERTE LOCALE

Le réseau structurant ne peut constituer le réseau de transport collectif à lui seul. Malgré son déploiement à l'échelle régionale, certains secteurs en restent relativement éloignés. On considère généralement qu'un usager peut marcher environ 500 mètres pour accéder à un réseau d'autobus rapide et de 600 à 800 mètres pour rejoindre un tramway. Au-delà de cette distance, il est nécessaire qu'un parcours local permette le rabattement. Certaines personnes sont également moins mobiles et ne peuvent marcher facilement cette distance. C'est pourquoi il est important de consolider, de manière complémentaire au réseau structurant, un réseau local, intermédiaire et express.

Le réseau local

Ce type de parcours a pour but de permettre un accès facile aux résidences, aux services de proximité et au réseau structurant. Il peut prendre des formes différentes comme une navette de quartier. Ce genre de service est essentiel pour certains types de clientèle moins mobile qui cherchent moins l'efficacité et la rapidité. À titre d'exemple, il est essentiel d'assurer l'accès aux CLSC et aux hôpitaux. Les clientèles qui s'y rendent sont souvent moins mobiles (femmes enceintes, personnes âgées ou malades) et quelques centaines de mètres à marcher découragent souvent les usagers potentiels. Le type de service offert dans les quartiers doit donc répondre à une logique différente de celle observée sur le réseau structurant, les arrêts peuvent être très rapprochés et la taille des véhicules n'a pas d'importance. Ce genre de service n'a pas besoin d'être très fréquent ; il a toutefois avantage à être régulier. Le cadencement est idéal (principe qui vise à fixer l'heure de passage de manière régulière ex : un autobus tous les Xh05 et Xh35).



Un bus compact en guise de navette de quartier, à Lyon

Une petite navette de quartier à Paris



Lancée en 2004, la *Traverse de Charonne* est pensée comme un bus de proximité, qui porte un nom lié au secteur plutôt qu'un numéro afin de renforcer le sentiment identitaire lié au service de transport collectif. Ce service de microbus, très semblable aux Écolobus de Québec, circule en boucle sur un itinéraire de 7,2km à un intervalle de 11 à 12 minutes. L'objectif est de desservir les « lieux de vie » : institutions de santé, marchés, pôles commerciaux, garderies, églises, centres communautaires, parcs et équipements sportifs... Ce type de service vise directement les familles, les aînés et les personnes moins mobiles. Pour s'assurer de répondre aux besoins locaux, des enquêtes ont été effectuées pour cerner l'opinion des usagers.

Faciliter la correspondance

Les parcours locaux n'ont pas besoin de rejoindre les grands centres d'activité. Cela allonge inutilement le temps de parcours, ce qui diminue le nombre de véhicules disponibles pour augmenter la desserte du secteur et dédouble le réseau structurant ou intermédiaire. La correspondance avec le réseau structurant est préférable. La correspondance en transport collectif peut représenter un frein pour l'usager. Toutefois, elle est perçue de manière assez positive lorsqu'elle permet le passage à un parcours ou un mode de transport plus performant, qui offre une capacité supérieure dans des conditions adéquates. Ainsi, le transfert d'une navette de quartier au tramway dans une station spacieuse et chauffée est tout à fait acceptable.

Transport à la demande

Les secteurs qui n'ont pas la densité requise peuvent faire l'objet d'une desserte alternative en utilisant les concepts de transport à la demande comme le Taxibus. Cette façon de faire est relativement compliquée à organiser et s'avère plus coûteuse par déplacement effectué qu'un passage en autobus régulier, mais constitue une alternative intéressante pour des zones spécifiques.

Le rôle social de la desserte locale

Les parcours locaux comme les navettes de quartier sont beaucoup moins rentables que le réseau structurant. L'achalandage y est généralement modeste (probablement quelques centaines de passagers par jour au maximum) le coût de main-d'œuvre et d'utilisation d'un véhicule est alors élevé. Toutefois, le transport collectif doit aussi jouer un rôle social en favorisant la mobilité de la population et l'accès aux services de base. Ce genre de parcours permet de se rapprocher d'une certaine clientèle qui n'est pas nécessairement concernée par les autobus Express ou le Métrobus.

Le réseau intermédiaire

Ce type de parcours répond particulièrement aux besoins de déplacement inter-quartiers. Ils peuvent s'avérer utiles pour permettre les déplacements de banlieue à banlieue, souvent pointés comme une faiblesse du transport collectif actuel. Ces parcours doivent également permettre d'alimenter le réseau structurant et de le boucler. Des exemples de ce type de parcours sont déjà offerts par le RTC : les parcours 11 et 25, 72, 74, 80 et 84. La fréquence acceptable du service intermédiaire devrait se situer à quatre autobus par heure, soit aux 15 minutes, et pourrait être abaissée de soir ou la fin de semaine aux trente minutes lorsque l'achalandage n'est pas suffisant. Il faut toutefois éviter de couper radicalement le service hors pointe et la fin de semaine comme cela est parfois fait. Ces parcours devraient permettre de transporter entre 1 500 à 5 000 personnes par jour.

Le réseau express

Ce type de desserte est conçu pour les navetteurs et n'a pas vraiment d'application hors pointe ou en dehors d'heures spécifiques comme la fin des classes de l'université Laval, ou la fermeture des centres d'achats.

Un type de desserte coûteux :

- ⇒ il implique une seule vague d'entrée, un maximum d'environ 65 passagers pour un parcours de plusieurs kilomètres
- ⇒ les autobus doivent rouler à vide une fois leur parcours terminé.

Une formule non généralisable à l'ensemble de la journée :

- ⇒ la demande de transport hors pointe n'est plus assez prévisible
- ⇒ il est coûteux de conserver autant de véhicules et de chauffeurs sur les routes.

Une solution de mobilité durable ?

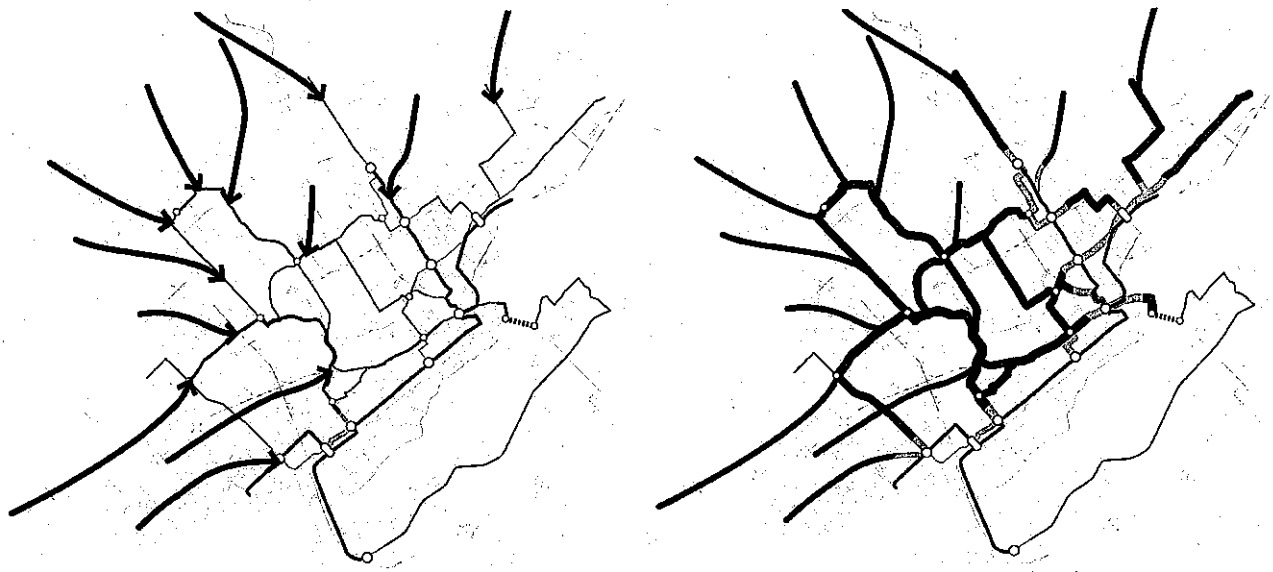
Les parcours express posent également un problème en matière de mesures prioritaires. Leur accès au réseau autoroutier est souvent entravé par la congestion, les accès n'étant pas configurés pour le transport collectif. Il faut également noter qu'il est très difficile d'implanter des voies sur le réseau routier supérieur. Le ministère des Transports ne semble vouloir les implanter que lorsqu'il est possible de ne pas diminuer la capacité des infrastructures autoroutières. Cela signifie d'une part que l'implantation de voies réservées sur les autoroutes de la région prendra beaucoup de temps, puisqu'ils devront être élargis, si cela est possible, et que l'implantation de ces voies signifiera aussi l'augmentation de la capacité routière dans la région, nuisant du même coup à l'attractivité du transport collectif. De plus, le système d'express se base sur une logique de déplacements pendulaires entre le domicile et le travail plutôt que sur une approche globale de la mobilité durable, sept jours sur sept et 24 heures sur 24.

Les autoroutes et le transport collectif : une union difficile

L'utilisation du réseau autoroutier par le transport collectif peut être problématique en soi. Les quartiers biens desservis par le réseau routier supérieur sont conçus pour faciliter les déplacements automobiles ; les voies de circulation les plus efficaces y sont généralement les autoroutes. Ces infrastructures n'ont toutefois pas été planifiées en fonction d'un service de transport collectif, mais plutôt pour accommoder le transit automobile. Il s'avère alors difficile d'aménager des stations sur un tronçon autoroutier et lorsque cela est fait, l'accès aux piétons est extrêmement ardu puisque les autoroutes sont à l'écart des circuits piétonniers et offrent un environnement hostile à la marche[25]. Ajoutons que lorsqu'il emprunte les autoroutes, le transport collectif n'a pas d'effet structurant sur les secteurs traversés, puisqu'il n'est pas en mesure de les desservir.

Mettre à profit le réseau structurant

Afin de permettre aux parcours Express de participer à la logique structurante du réseau de Busway, Accès transports viables propose de les faire circuler sur les voies en site propre situées sur les grands boulevards en période de pointe plutôt que sur les autoroutes. Hors pointe, les résidents des quartiers éloignées auraient toujours accès au transport collectif rapide grâce à des parcours de rebattement permettant d'accéder aux Métrobus les plus proches.



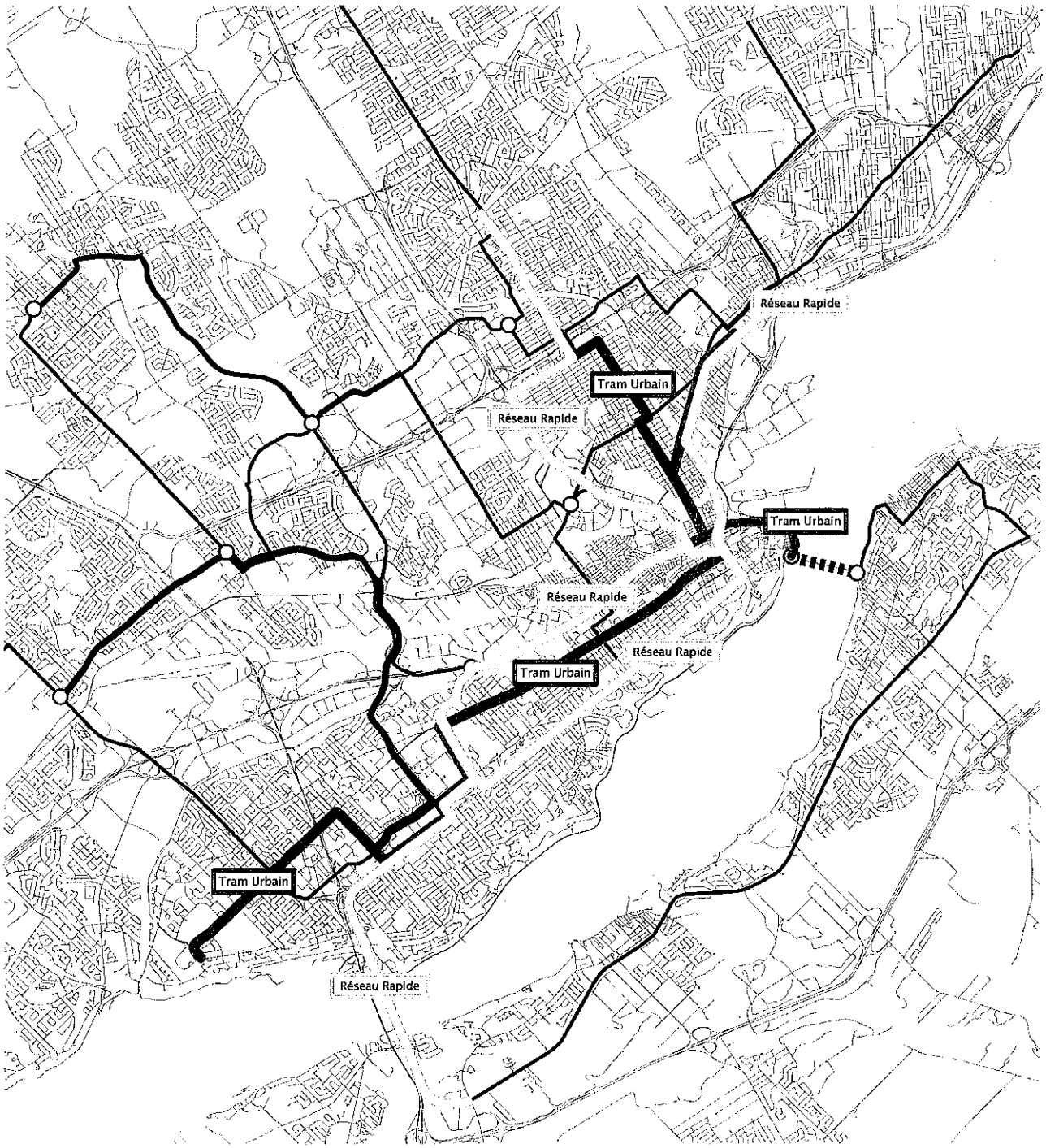
Deux temporalités proposées : Rabattement hors heures de pointe et Express durant les heures de pointe

[25] VUCHIC, Vukan R. Urban transit, Systems and technology, p. 240.

Recommandation : des quartiers bien desservis

- Aménager les parcours locaux pour qu'ils permettent systématiquement l'accès au réseau structurant et qu'ils tiennent compte des services locaux (CLSC, écoles, centres communautaires) et des commerces de proximité.
- Miser sur la correspondance avec le réseau structurant plutôt que d'allonger les trajets.
- Associer les navettes locales au sentiment identitaire de quartier.
- Définir des zones spécifiques pour expérimenter des alternatives de transport à la demande (taxibus).
- Rationaliser et renforcer les parcours intermédiaires dans l'ensemble de l'agglomération en complémentarité avec le réseau structurant (ex : stations de correspondances et éviter les dédoublements).
  - Éviter les détours qui donnent l'impression de faire une « ronde de laitier ».
  - Desservir les artères locales et permettre l'accès aux rues commerciales.
  - Assurer un intervalle typique de 15 minutes sur le réseau intermédiaire.
- Préférer une desserte structurante (de type tramway et Busway) plutôt que la multiplication des parcours express empruntant le réseau autoroutier.
  - Implanter les parcours express pour les secteurs non desservis par le réseau structurant et lorsque celui-ci n'est pas approprié.

UN RÉSEAU POUR VOIR PLUS GRAND



La planification d'un réseau de transport collectif doit tenir compte des perspectives démographiques pour la région de Québec qui laissent présager une croissance limitée pour les prochaines années. Il est alors prudent de consolider les bases actuelles de l'urbanisation et du réseau en place. L'éventualité d'une croissance plus rapide ou d'un développement économique fulgurant nous pousserait toutefois imaginer un réseau plus développé.

Accès transports viables s'est prêté à l'exercice et a conçu un réseau ambitieux à l'échelle régionale. En plus de conserver toutes les lignes de Busway du scénario de base qui se déploient sur l'ensemble de la ville, une distinction est introduite entre un réseau de tramway urbain, circulant sur des artères commerciales et un réseau rapide, davantage inspiré de systèmes légers sur rail comme celui de Portland en Oregon. De cette manière, le plateau de Sainte-Foy serait desservi par deux axes de tramway et l'essentiel de la circulation automobile devrait transiter sur René-Lévesque.

Points saillants

Un système léger sur rail rapide qui permet de traverser l'agglomération :

- Espacement des stations de 750 à 1000 mètres et mesures prioritaires systèmatiques pour en augmenter la vitesse commerciale à près de 30km/h
- Insertion en tunnel au centre-ville à la manière d'un métro
- Utilisation de l'emprise de Laurentienne transformée en boulevard urbain jusqu'à Felix-Leclerc

Un réseau de tramway urbain :

- Circulation sur des artères commerciales ou institutionnelles majeures comme le chemin Sainte-Foy et la troisième avenue.
- Arrêts espacés d'environ 500 mètres et vitesse commerciale autour de 20km/h

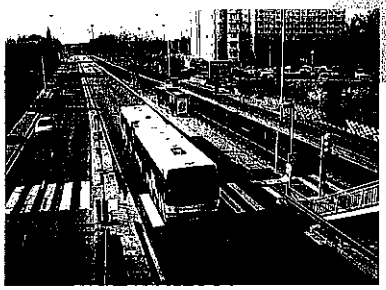
Longueur totale du réseau de tramway proposé « pour voir plus grand » : 51,4km environ.

EN BREF De Loretteville à Saint-Roch

Les infrastructures en site propre sont au transport en commun ce que l'autoroute est à la voiture. Un site propre offre la priorité de passage, est exclusivement utilisé par les véhicules de transport collectif et permet de transporter rapidement un grand nombre de passagers. Pratiquement tout reste à faire pour doter Québec d'un réseau de transport collectif en site propre.

La Ville de Québec doit penser son réseau de transport collectif selon deux logiques : de la ville des boulevards, celle de Saint-Roch, à la ville des autoroutes, celle de Loretteville. Dans les quartiers centraux denses, desservis par les Métrobus 800-801 qui ont atteint leur limite de capacité, l'implantation d'un réseau de tramway est la solution qui s'impose. Le tramway répondra aux besoins de déplacements importants des secteurs centraux et améliorera l'image de marque de Québec. Dans les couronnes de banlieue, un réseau de Busway permettra d'assurer une desserte efficace, de nature à améliorer l'accessibilité pour tous à un coût acceptable. Cette logique consiste à utiliser le mode adéquat dans le milieu approprié. Les exemples de transport collectif en site propre, chez nos voisins (Transitway d'Ottawa) comme chez nos cousins (Tramway de Bordeaux) prouvent la performance de ces modes.

À part dans les métropoles des pays en voie de développement, on ne trouve pas de Busway en milieu urbain dense : les nuisances liée à une fréquence très élevée (plus d'un bus par minute) ne sont pas compatibles avec le type d'occupation commerciale (restaurants, terrasses, etc.) des secteurs urbains. D'autre part, il est indispensable de concevoir le réseau de transport collectif comme une arborescence dont le tronc principal doit avoir une capacité suffisante pour accueillir les correspondances de l'ensemble des branches. Pour ces deux raisons, imaginer un réseau de transport collectif à Québec sans système sur rail dans les axes 800-801 irait à l'encontre de l'expérience internationale de mobilité durable.







Les transports viables au cœur du développement urbain

« Un tram, c'est 50% de transport et 50% d'urbanisme [...]. En traçant une épine dorsale visible », l'infrastructure « unifie les quartiers, relie le centre à la périphérie, propose un transport de qualité aux habitants des zones en difficulté. En tant qu'élu, « je sais ce que ce moyen de transport [le tram] apporte à une ville pour désenclaver certains quartiers »,
ANDRÉ SANTINI, MAIRE D'ISSY-LES-MOULINEAUX EN BANLIEUE PARISIENNE

Les réseaux de transport collectifs et actifs représentent des éléments d'identification forts dans les agglomérations qui font le choix de développer ces aspects. Ils peuvent autant servir de moteur à la relance de quartiers et de grands projets immobiliers qu'à la mise en place de grandes stratégies favorisant la diminution de l'usage de la voiture et l'amélioration des espaces urbains. Pour pouvoir jouer un rôle de levier important, le transport collectif ainsi que les infrastructures de transport actif doivent être de la plus haute qualité et marquer le paysage urbain, tant par leur esthétisme et leur position stratégique dans la ville que par la technologie de pointe mise en œuvre. La présente section se divise en quatre parties :

- Offrir la modernité et la qualité
- L'intermodalité pour son efficacité
  - Les piliers de l'intermodalité
  - L'autopartage, le chaînon manquant
- Les transports viables, moteur de développement
  - Le transport collectif au cœur de la relance des quartiers
  - La consolidation des quartiers existants
  - La localisation des grands équipements
- Intégrer les principes de la mobilité durable à l'administration municipale

OFFRIR LA MODERNITÉ ET LA QUALITÉ

Au cœur des enjeux de la mobilité durable se trouve le service de transport en commun. Pour convaincre les automobilistes de laisser leur voiture, ce service doit répondre à des critères de fiabilité et de rapidité : horaires prévisibles, capacité suffisante, véhicules modernes, priorité sur la circulation automobile, etc. L'attractivité du transport collectif est intimement liée à sa qualité. Comme service, il doit répondre à des exigences fonctionnelles, mais aussi à des critères qualitatifs et esthétiques, qui agissent sur l'expérience des usagers et sur l'image qu'on se fait du transport en commun.

De l'information accessible et simple à utiliser



À Vauban, de l'information sur la durée de l'attente

Les usagers du transport en commun ont tout avantage à accéder à de l'information sur le service et les horaires en temps réel aux stations et dans les véhicules, car lors de retards ou d'interruptions de service, les usagers doivent être en mesure de réorganiser rapidement leurs déplacements. De plus, savoir exactement quand le prochain autobus passera à un arrêt à partir de son cellulaire où à partir d'écrans d'information facilite la planification des horaires et incite les gens à choisir le transport collectif.

Des stations et des véhicules de qualité

Confortables, spacieuses et dans certains cas, tempérées en hiver, les stations de transport en commun doivent être de qualité pour que les périodes d'attente puissent devenir, par exemple, des occasions de lecture ou de travail. Certaines villes vont jusqu'à offrir Internet aux passagers du transport en commun. Les véhicules doivent offrir un environnement convenable où le temps de déplacement est plaisant. En rendant ces espaces intéressants, l'expérience de l'utilisateur du transport en commun est agrémentée et par la même occasion, la clientèle est fidélisée.


Une station de qualité à Hasselt (Pays-Bas)

Les infrastructures de qualité laissent aussi une image positive de la ville. Le design des véhicules et des stations représente une occasion d'améliorer l'aménagement des espaces public et de développer une signature visuelle propre. L'intégration d'art public au transport collectif est un moyen particulièrement efficace de bonifier l'environnement : le métro de Montréal, celui de Moscou et le tramway de Phoenix sont des exemples de réseaux de transport qui misent sur l'art et la qualité pour marquer l'espace.

Des transports collectifs accessibles

L'enjeu de l'accessibilité physique des transports collectifs est appelé à prendre de l'importance dans les années à venir en raison du vieillissement de la population. Il existe à l'heure actuelle des transports adaptés (le STAC à Québec) qui permettent aux gens avec des limitations fonctionnelles lourdes de se déplacer. Toutefois, plusieurs personnes ont des besoins de mobilité pressants et ne peuvent s'accommoder des autobus réguliers sans pour autant avoir droit à ce type de service : des familles avec jeunes enfants, des personnes souffrant de blessures temporaires, des personnes ayant des limitations fonctionnelles mineures, des personnes vieillissantes.



Un autobus bondé, devant circuler à vive allure pour respecter son horaire et satisfaire une clientèle de travailleurs et d'étudiants pressés, n'est décidément pas un milieu acceptable pour ce genre de clientèle. La généralisation des autobus à plancher bas qui s'est opérée depuis 1996 est un bon premier pas. Toutefois, il faut pousser plus loin l'aménagement intérieur des véhicules afin de faire une place à ces clientèles moins mobiles, ce qui représente une difficile médiation entre le nombre de places assises et la largeur des allées. Sur les parcours de pointe, comme les Métrobus, il est opportun d'avancer la réflexion sur une manière de concilier rapidité, fiabilité et accessibilité.

En ce sens, sur les axes structurants, l'implantation d'un tramway semble une façon d'assurer l'accessibilité du service. L'embarquement à partir d'un quai au niveau exact du véhicule et la validation des titres de transport sur la confiance à l'intérieur des véhicules est à même d'accommoder les clientèles plus lentes tout comme les gens pressés. Sur le réseau de Busway, il est également possible d'aménager des quais au niveau des autobus et d'autoriser l'embarquement par plusieurs portes afin de réduire le temps d'arrêt. Il est impératif d'améliorer l'accessibilité des autobus pour répondre aux besoins du nombre grandissant de personnes âgées et aux jeunes familles que l'on souhaite voir s'installer dans la région[26].

Un mode de tarification moderne et accessible

La vente et la perception des titres de transport doivent se faire de façon efficace. La carte à puce offre plusieurs avantages en ce sens, mais doit aussi être associée à une offre flexible de titres, tels que des titres spéciaux pour le soir et la fin de semaine, des forfaits journaliers,

[26] Les données de Statistique Canada tirées du dernier recensement montrent que les familles avec enfants utilisent moins le transport collectif dans leurs déplacements vers le travail. Deux hypothèses semblent expliquer cette situation : le transport par autobus tel qu'il se présente dans la région n'est pas adapté au transport d'adultes accompagné d'enfants, et le schéma complexe de déplacement des familles est difficilement conciliable avec les contraintes du transport collectif. Peut-être est-il temps pour les sociétés de transport de se doter d'une approche familiale?

forfaits semaine, etc. Cela permettrait d'attirer une clientèle plus occasionnelle qui normalement utiliserait la voiture, ainsi que de satisfaire des clientèles « temporaires » qui séjournent pour de courtes périodes, que ce soit pour affaires ou en touristes.

Tarification créative et flexible

Accès transports viables propose d'attirer vers le transport collectif la clientèle occasionnelle, particulièrement en dehors des heures de pointe.

- Titre de transport valable 120 minutes après validation, sur tout le réseau, retour compris
- Gratuité jusqu'à 12 ans pour favoriser les familles
- Tarif préférentiel en collaboration avec les employeurs, Communauto, etc. (Abonne-Bus)
- Demi-tarif le soir et la fin de semaine
- Tarif réduit à l'achat de 10 billets

Pour que les transports publics soient accessibles, les coûts des titres doivent être abordables. Les municipalités disposent, avec le transport collectif, de leviers efficaces pour lutter contre la pauvreté et l'exclusion sociale. Il est possible d'accorder des tarifs préférentiels aux gens disposant de faibles revenus pour faciliter leur accès aux services et aux emplois. Ce genre de tarif existe déjà pour deux groupes d'usagers : les aînés et les étudiants.

Tarification sociale pour assurer l'accès à tous

Plusieurs villes mettent de l'avant de tels plans. Les recommandations du Comité consultatif de lutte contre la pauvreté et l'exclusion sociale du Québec semblent aussi pointer vers cette direction. Au Canada, la ville de Calgary offre déjà une tarification sociale aux personnes à faible revenu, équivalant à la moitié du coût habituel d'un laissez-passer.

Accès transports viables propose de garantir l'accès au transport collectif et la mobilité des clientèles les plus vulnérables.

- Créer une nouvelle catégorie de tarifs réduits pour les personnes à faible revenu par l'émission d'une carte sur présentation d'une preuve de revenu
- Un seul tarif réduit (50%) pour les aînés, les étudiants et les personnes à faible revenu harmonisé au montant payé actuellement par les aînés



Recommandation : moderniser l'offre de transport

- Implanter un système d'information aux voyageurs en temps réel aux stations et dans les véhicules.
- Diffuser l'information en temps réel par Internet et par les appareils de télécommunication mobiles.
- Soigner le confort et l'apparence des équipements en équipant les stations principales de systèmes de chauffage et de mobilier urbain de qualité.
- Disposer d'une flotte de véhicules de qualité et bien entretenus.
- Implanter une tarification attrayante et équitable
  - en l'utilisant comme un outil de marketing (2 pour 1)
  - en offrant des réductions de 50% pour les aînés, les étudiants et les personnes à faible revenu
  - en implantant un système basé sur l'honneur sur le réseau structurant.
- S'assurer de l'accessibilité des véhicules aux personnes moins mobiles (aînés, parents avec poussettes, personnes avec des limitations fonctionnelles légères) (planchers bas, appuis suffisants, place pour les fauteuils roulants et les poussettes)et privilégier un mode de transport comme le tramway pour permettre d'allier rapidité et accessibilité.

DÉVELOPPER L'INTERMODALITÉ

L'automobile présente l'avantage d'un mode de transport individuel, flexible, qui permet la réalisation de déplacements porte-à-porte et dont l'usage est d'une grande spontanéité. Un des moyens pour le transport collectif de rivaliser avec l'automobile et d'augmenter sa part modale est de s'orienter vers une intégration avec les autres modes de déplacements, afin d'offrir aux usagers une offre de déplacement aussi pratique que l'automobile. Un réseau multimodal, permettant l'intermodalité, favorise l'inclusion des secteurs marginaux au reste de l'agglomération, favorisant ainsi l'accessibilité aux biens et services pour un plus grand nombre de citoyens.

Les piliers de l'intermodalité

Pôles d'échanges

Points de connexion entre les différents modes de déplacements urbains, les pôles d'échanges sont les lieux où l'intermodalité se réalise. Dans un pôle d'échanges, l'ensemble des modes de déplacement et l'information qui les concerne sont disponibles. Les pôles peuvent également offrir une palette de services, reliés ou non au transport des personnes. Leur aménagement doit permettre de faciliter le transfert d'un mode à l'autre.

Information multimodale

Dans le contexte contemporain, où les déplacements se complexifient, l'information multimodale est essentielle pour bien gérer la mobilité. Que ce soit à domicile par l'entremise d'un site Internet, d'une distribution de cartes et de dépliants, ou en cours de trajet, à bord des véhicules ou dans les pôles d'échanges.

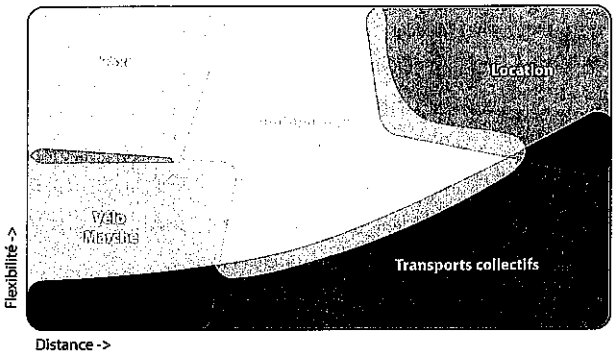
Tarification intégrée

Le dernier pilier de l'intermodalité est celui de la tarification intégrée, qui encourage et facilite les pratiques intermodales. Plusieurs types de pratiques sont englobés par ce concept:

- ⇒ les offres tarifaires par mode permettant, par exemple, aux cyclistes ou aux usagers de l'auto-partage d'avoir un rabais sur un billet d'autobus.
- ⇒ des billetteries intégrées, pour que les voyageurs intermodaux soient en mesure de se procurer l'ensemble des titres de transport au même endroit afin d'éviter l'attente aux différentes billetteries provoquant des retards dans les déplacements.
- ⇒ des titres combinés permettant des transferts gratuits entre les différents modes de transports. Les cartes à puces en sont un bon exemple d'application par leur simplicité d'utilisation, leur adaptabilité et l'acquisition d'une meilleure connaissance du comportement des voyageurs.

L'autopartage, le chaînon manquant

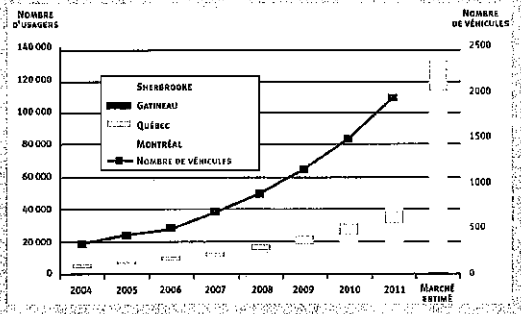
Les services d'autopartage sont en croissance partout en Occident. Ils permettent de profiter des avantages de la voiture, notamment sa flexibilité, sans pour autant devoir en posséder une. En ce sens, l'autopartage est un excellent outil pour limiter ou réduire le taux de motorisation puisqu'il retarde ou rend inutile l'achat d'un premier ou d'un second véhicule par les ménages. L'usage des véhicules d'autopartage est maximisé par rapport à une voiture privée, du fait que plusieurs utilisateurs l'empruntent chaque jour, diminuant au minimum le temps où la voiture est inutilisée. Chaque voiture en partage remplace donc l'équivalent de 7 à 10 voitures en possession privée[27].



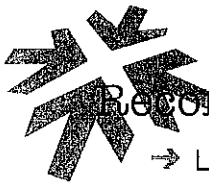
La généralisation des services d'autopartage pourrait permettre de diminuer la pression d'un parc automobile grandissant sur les places de stationnement en milieu urbain et favoriser le développement d'une approche intermodale des transports urbains. Ce type de service est très complémentaire à d'autres formes de transports collectifs et actifs et semble encourager le recours aux modes de transports durables chez ses abonnés. En ce sens, même si les réseaux d'autopartage sont principalement des entreprises privées, les municipalités de la région doivent favoriser leur déploiement et offrir des incitatifs à leurs utilisateurs afin de diminuer les problèmes liées à l'augmentation du parc automobile.

Communauto : un succès québécois

L'autopartage constitue une alternative pratique et économique à la possession d'un véhicule privé.Communauto, l'un des leaders mondiaux de l'autopartage, a déjà séduit plus de 20000 abonnés au Québec. La flotte compte environ 1000 véhicules répartis sur plus de 300 stations. Les différents types d'abonnement permettent d'emprunter une auto pour des durées allant de quelques heures à plus d'une journée. Le service connait depuis sa création en 1994 une croissance extraordinaire d'environ 50% par année.



[27] Communauto, www.communauto.org/auto%2Vvus_sto.html



Recommandation : L'intermodalité pour son efficacité

- L'aménagement d'un pôle devrait rassembler les éléments suivants :
  - un accès piéton commode et sécuritaire, entretenu en période hivernale
  - un accès cyclable
  - une zone d'attente confortable
  - de l'information sur les différents modes de déplacement
  - une bonne visibilité du pôle (signalétique clairement identifiable).
- Informer tous les voyageurs sur les services de transport disponibles et sur leurs usages complémentaires.
- Offrir une tarification intégrée pour les différents types de transports viables (carte à puce valide pour l'autobus, l'auto-partage, les vélos en libre-service, etc.)
- Accorder systématiquement des espaces de stationnement aux services d'autopartage.
- Accorder la gratuité du stationnement sur rue et dans les stationnements publics aux usagers de l'autopartage.
- Associer les municipalités et les services d'autopartage pour permettre les déplacements professionnels des employés.

LES TRANSPORTS VIABLES, MOTEURS DE DÉVELOPPEMENT

Le transport collectif au cœur de la relance des quartiers

Le transport collectif peut servir de moteur au redéveloppement de secteurs de la ville situés à l'intérieur du périmètre urbain. Ce genre d'opération associant l'implantation de transports actifs et collectifs à la construction de zones vacantes est fréquent à travers le monde. À titre d'exemple, la région métropolitaine de Portland, en Oregon, arrime solidement l'aménagement de son territoire au développement de son réseau régional de tramway et porte une attention spéciale à l'élaboration d'un vaste réseau pouvant être utilisé par les cyclistes et les piétons. La région dispose d'outils qui lui permettent de favoriser des développements qui sont axés sur la mobilité durable.

L'occasion manquée de du Vallon

Autour du prolongement de l'autoroute du Vallon, c'est tout un nouveau secteur qui aurait pu être développé en éco-quartier. Axer ce quartier sur un réseau performant de transport collectif tout en assurant une trame de rues et une mixité des activités favorables aux transports actifs aurait permis à la Ville de Québec de tester une nouvelle approche. Il s'agit là d'une belle occasion manquée : de l'avis du BAPE, « le développement urbain prévu diffère peu du modèle qui a prévalu jusqu'à présent dans ce secteur. À plusieurs points de vue, il s'écarte d'un aménagement centré sur le transport collectif. La géométrie des rues, la distance entre les feux de circulation, la faible mixité des usages et la faible densité du milieu résidentiel demeurent, dans l'ensemble, plus propices à de forts taux de motorisation et d'utilisation de l'automobile qu'au développement du transport collectif[28] ».

Un secteur du Vallon d'une densité équivalente à celle de Limoilou aurait pu accueillir un potentiel deux fois plus élevé d'unités résidentielles. Les problèmes de capacité démographique de la ville de Québec en auraient été singulièrement réduits.

Dans le cas de la ville de Québec, plusieurs terrains stratégiques doivent faire l'objet d'un développement axé sur la mobilité durable. Le développement de ces quartiers, s'il est souhaitable, nécessite une attention particulière de la Ville, tant au niveau de la planification que de l'adaptation des règlements.

[28] BAPE, Projet de prolongement de l'axe du Vallon, Rapport d'enquête et d'audience publique, 2004.

Voici quelques secteurs qui présentent un fort potentiel de développement orienté sur les transports collectifs et actifs et devraient faire l'objet d'un développement prioritaire :

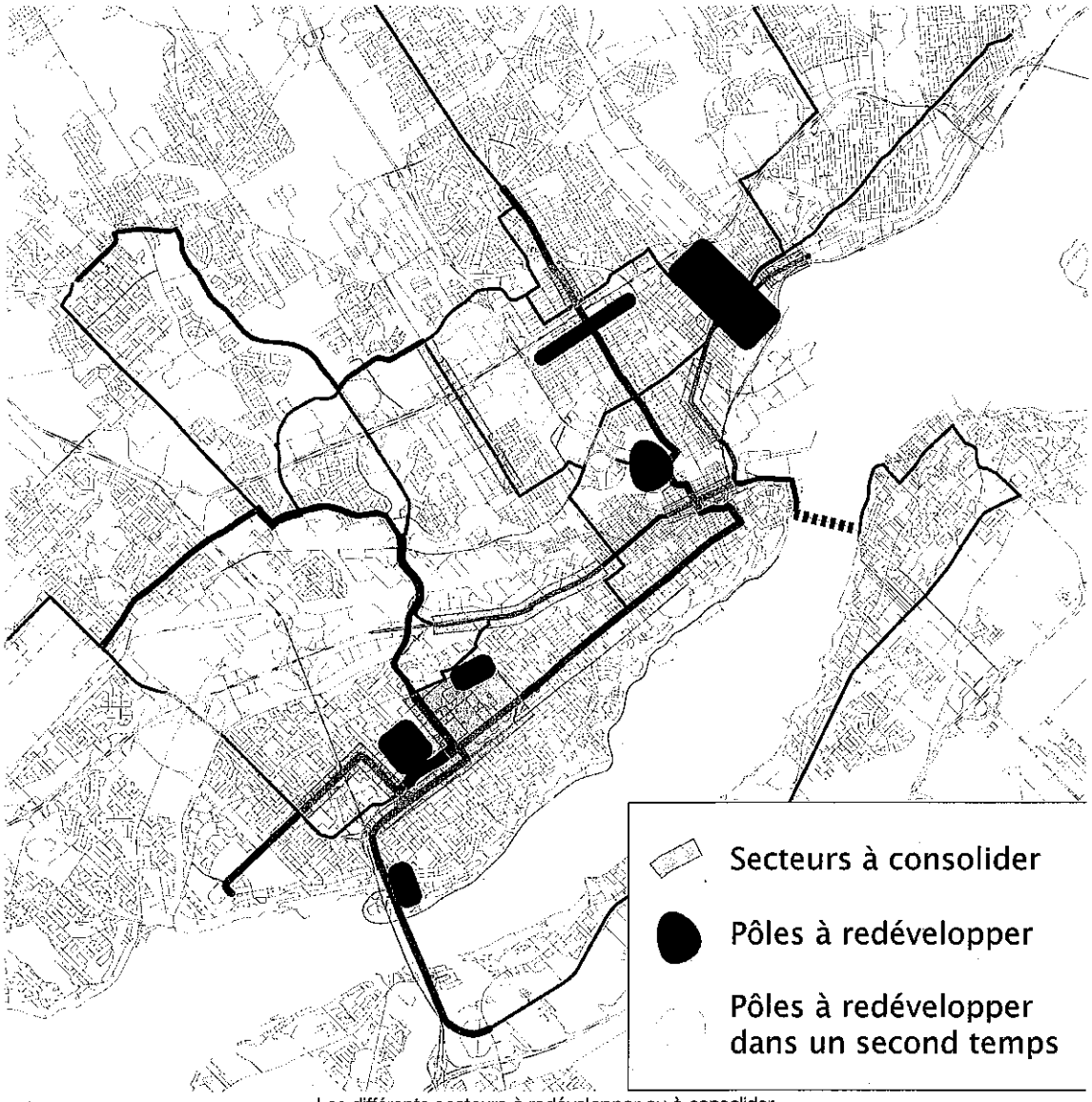
- La Pointe-aux-Lièvres
- D'Estimauville
- L'emprise de la ligne de transmission électrique de la 41e Rue
- Le campus de l'Université Laval (entre autres, le projet PACTE Myrand)
- Les terrains à la tête du pont de Québec dans le secteur Sainte-Foy
- Les terrains militaires longeant le boulevard Hochelaga

Dans un second temps :

- L'échangeur entre le boulevard Hamel et l'autoroute Laurentienne suite à la conversion de cette dernière en boulevard urbain
- L'emprise des lignes de transmission électrique à l'ouest de Laurentienne
- Les secteurs longeant Duplessis à proximité de Gaudarville dans le cadre du développement d'une gare TGV

La désuétude prévisible du concept de *power center* ouvre également la possibilité de redévelopper de grandes zones stratégiques, notamment le *power center* Lebourgneuf ainsi que le secteur commercial de la rue Clémenceau.

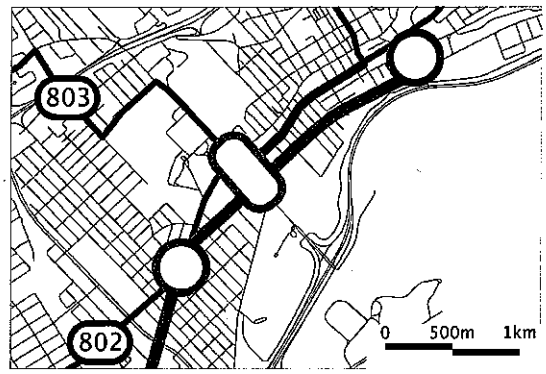
La Ville de Québec a récemment identifié deux sites à redévelopper en éco-quartiers : ceux de la Pointe-aux-Lièvres et de D'Estimauville. Ces secteurs offrent en effet un potentiel important à proximité du centre-ville, ce qui favorise la mobilité durable, particulièrement les déplacements actifs. Situés sur les parcours Métrobus 800-801, ils seraient par conséquent desservis par la première phase de tramway. Il semble tout indiqué de réaliser ces développements selon les modèles d'éco-quartiers qui prennent forme à travers le monde et au Québec (entre autre le projet de Cité verte de SSQ immobilier). Les autres secteurs listés plus haut ont également le potentiel de devenir des éco-quartiers.

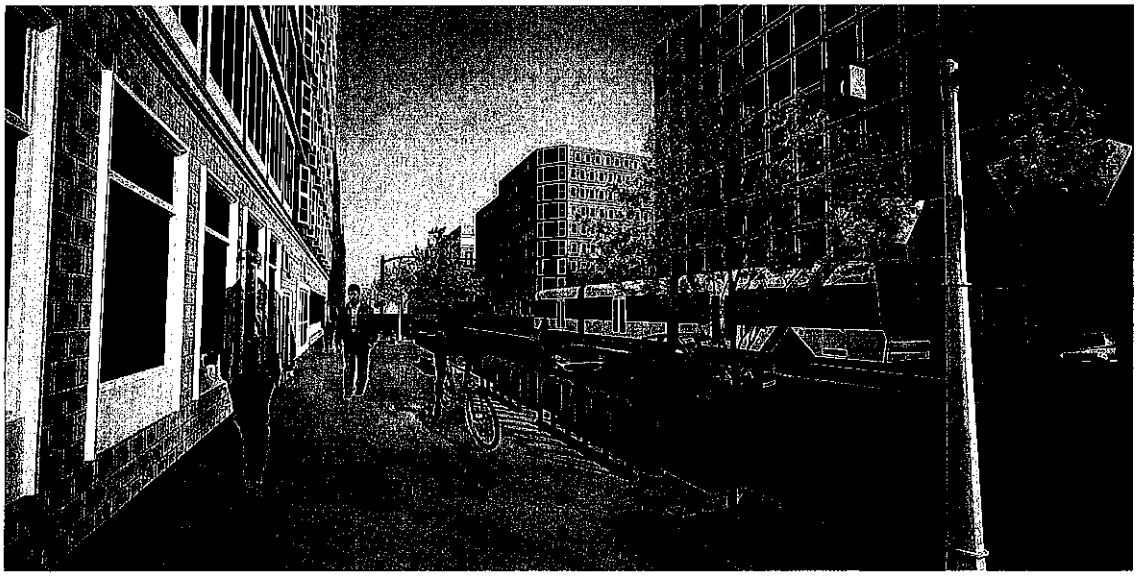


Les différents secteurs à redévelopper ou à consolider

Coup d'œil Le transport collectif au cœur de la relance de D'Estimauville

Le développement de D'Estimauville fait partie des futurs enjeux majeurs à l'échelle de la ville. Le projet, qui permettra de recréer le lien entre Limoilou et Beauport, pourrait devenir un exemple de développement axé autour des transports viables. Il s'agit de privilégier un développement mixte et dense tout en réduisant l'espace consacré à la voiture pour éviter les problèmes de congestion sur les routes environnantes. Le transport collectif doit donc être au cœur de ce projet, avec une ligne de tramway le reliant au centre-ville (12-14min) et à Sainte-Foy (30min)





Un secteur à fort potentiel

- Un quartier aménagé pour les déplacements actifs, avec tous les services à proximité
- Desserte exceptionnelle comme moteur du développement (1 ligne de tramway et 2 lignes de Busway pour rejoindre l'ensemble de la ville)
- Un pôle récréotouristique : présence du parc du Domaine Maizerets et de la baie de Beauport ainsi que de la piste cyclable du Corridor du littoral

Consolidation des quartiers existants

Le potentiel de densification et de consolidation des secteurs déjà construits peut être stimulé grâce à l'implantation de réseaux de transport collectifs et actifs performants. Dans son Plan directeur d'aménagement et de développement, la Ville de Québec identifie ce potentiel et tente de le chiffrer. Elle estimait en 2004 que 10% des terrains du centre-ville étaient vacants ou sous-utilisés[29], un potentiel de près de 4 000 unités qui est loin d'être épuisé en 2009.

La revitalisation du Quartier Saint-Roch au cours des dernières décennies montre comment la consolidation d'un secteur peut y attirer de nouveaux résidents et travailleurs. Néanmoins, il reste encore beaucoup de bâtiments à recycler et de terrains vacants pouvant faire l'objet de constructions dans ce secteur.

La première couronne de banlieue apparaît également prometteuse dans la mesure où davantage de densité permettrait de soutenir l'implantation de transport collectif plus performant et de services de proximité permettant aux citoyens d'effectuer une plus grande partie de leurs déplacements à pied ou à vélo. L'assouplissement du zonage peut y permettre la transformation progressive de résidences unifamiliales et la consolidation de petits noyaux commerciaux.

Dans l'ensemble de la ville, la consolidation des secteurs construits et l'utilisation des terrains vacants desservis était estimée à 12 660 unités potentielles. Il serait intéressait de raffiner cette estimation pour revoir les besoins réels d'élargir le périmètre d'urbanisation, compte tenu de l'évolution démographique.



Dix-neuf artères de consolidation ont été identifiées dans le PDAD afin d'orienter de manière cohérente le développement, de compléter la trame urbaine et d'améliorer la mixité des fonctions. La carte page 85 illustre certains de ces secteurs qui pourraient bénéficier d'une telle consolidation. Cette approche est intéressante dans la mesure où ces artères de consolidation font déjà l'objet d'une desserte de transport collectif. Toutefois, il semble nécessaire d'accorder une attention particulière aux artères à proximité du réseau structurant (métrobus, busway, tramway).

[29] PDAD, p. 33.

La localisation des grands équipements

Une ville qui profite de ses grands équipements pour rentabiliser ses investissements

En se localisant à proximité du centre, les projets participent au rayonnement de la ville. La proximité d'autres équipements d'envergure renforce l'attractivité et la notoriété d'un secteur central. Au contraire, le développement urbain éparpillé empêche de développer des corridors de transport collectif efficaces et diminue la fréquence et la fiabilité du service. Pour favoriser le transport en commun, il faut concentrer les activités sur les principaux axes.

Construire une ville dense permet de rentabiliser les infrastructures. Construire un grand projet excentré requiert de nouvelles infrastructures : égout, aqueduc, routes. Le coût de ces travaux est assumé par l'ensemble des contribuables. C'est donc une attitude de bon gestionnaire que de rentabiliser les investissements déjà consentis aux infrastructures existantes en développant les sites déjà desservis.

Lorsqu'un projet est envisagé, il est d'abord nécessaire de déterminer les besoins spécifiques de transport qui sont associés et les déplacements qu'il entraînera :

- Combien d'employés et de visiteurs fréquenteront l'endroit ?
- Sur quelles bases et à quels moments de la journée ou de la semaine ?
- Le projet implique-t-il des besoins spécifiques de mobilité (camionnage ou réseau ferroviaire) ?

Il faut ensuite analyser la capacité des infrastructures à proximité de sites potentiels :

- Parcours de transport collectif
- Pistes cyclables
- Routes et autoroutes
- Voies ferrées

Si les infrastructures requises n'existent pas, l'emplacement envisagé n'est sûrement pas le bon !

Éviter les nuisances reliées aux grands générateurs de déplacements automobiles

Plusieurs effets nuisibles peuvent se manifester si l'accès à un site s'effectue presque exclusivement en voiture :

- Saturation du réseau routier pouvant entraîner de la circulation de transit et de la congestion dans les quartiers environnants
- Augmentation de la pollution atmosphérique et sonore dans le secteur, ce qui diminue la qualité de vie
- Multiplication des parcs de stationnement et difficulté de stationnement pour les résidents et les travailleurs des secteurs concernés

Le meilleur moyen d'éviter les nuisances liées à l'accès d'un projet d'envergure et d'assurer sa viabilité est de développer le **réflexe du transport collectif et actif.**

L'accès ne doit pas devenir un casse-tête : deux arénas aux antipodes

Le *Scotia Bank Place* d'Ottawa est situé à 20Km à l'ouest du centre-ville.

- Il est difficilement accessible aux gens de l'est de l'agglomération.
- Ce centre sportif entraîne d'importants problèmes de congestion sur l'autoroute 417 et sur les principales artères du secteur.

Comme ce complexe est isolé, il est difficile pour les partisans d'accéder à des restaurants ou des bars de leurs choix afin de profiter de l'ambiance d'avant ou d'après match.

Le *MTS Center* de Winnipeg est situé au cœur du centre-ville.

- Les stationnements des immeubles avoisinants, libres en soirée, peuvent être utilisés par les visiteurs.
- Une quarantaine de parcours d'autobus desservent l'aréna.
- En raison de sa localisation centrale, une multitude de commerces, de restaurants et de bars sont accessibles à quelques minutes de marche.
- L'aréna est connecté au *Walkway system*, un ensemble de passerelles et de tunnels piétonniers de 2km reliant les principaux immeubles du centre-ville.

Recommandation : reconstruire la ville sur la ville

- Resserrer le périmètre urbain de la Ville de Québec et imposer un moratoire sur l'ouverture de nouvelles rues.
- Assouplir les règles pour faciliter la consolidation de la trame urbaine et les investissements à moins de 500 mètres du réseau structurant.
- Concentrer les emplois sans nuisance à proximité de l'axe du tramway ou de la jonction entre deux parcours du réseau structurant.
- Intégrer des stations de transport en commun aux bâtiments lorsque c'est possible.
- Limiter le nombre de cases de stationnement dans les nouveaux projets immobiliers à proximité du réseau structurant; ne pas imposer de nombre minimum d'espaces de stationnement.
- Implanter un tramway pour compléter l'urbanisation du boulevard Laurier.
- Articuler le réseau de transport collectif dans l'est de la ville autour d'un éco-quartier construit dans le secteur D'Estimauville.
- Redévelopper les abords de l'autoroute Laurentienne en accordant une importance particulière à l'intégration du transport collectif et à la réduction de la part modale de l'automobile.

INTÉGRER LES PRINCIPES DE LA MOBILITÉ DURABLE À L'ADMINISTRATION MUNICIPALE

Il est essentiel que les actions entreprises soient cohérentes en matière de transports et de mobilité dans l'agglomération. Les facteurs qui influencent les choix de mobilité des résidents étant très nombreux, les mesures adoptées pour favoriser la mobilité durable doivent être globales. Afin d'assurer que toutes les divisions prennent des mesures compatibles avec le but recherché, Accès transports viables recommande de nommer une personne chargée de s'assurer que les bases de la mobilité durables soient prises en compte et intégrées à l'ensemble de l'administration municipale. Ce « gardien » de la mobilité durable devrait pouvoir examiner les décisions afin de mettre en lumière les bonnes pratiques et les moins bonnes.

En définitive, il s'agit d'acquérir le réflexe « transport en commun », dans l'ensemble de nos décisions d'aménagement. À chaque décision, il faut se demander si elle contribue à augmenter l'attractivité des modes de transports collectifs et actifs. Sinon, il faut réfléchir et savoir s'il est possible de modifier cette décision pour la rendre plus favorable aux transports collectifs et actifs. En cas de nécessité, il faudra contraindre à l'adoption de ce réflexe par des dispositions réglementaires.

À la manière d'un vérificateur général, le gardien de la mobilité durable émettrait un rapport par année. Il serait aussi responsable de déterminer dans quelle mesure une progression vers les objectifs fixées est observable. À la lumière de ses analyses, il serait possible de réajuster le plan et les stratégies à mettre en place pour augmenter la part des transports collectifs et actifs. Il pourrait aussi évaluer les retombées des actions entreprises afin de mieux illustrer les avantages de ce choix collectif.

Recommandation : un gardien de la mobilité durable

- Nommer un vérificateur indépendant chargé des dossiers de mobilité durable.
- Effectuer sur une base régulière un audit des pratiques municipales en matière de mobilité durable.
- Adopter des dispositions réglementaires pour permettre l'application des recommandations du gardien de la mobilité durable.

EN BREF Un nouveau réflexe

L'augmentation de la circulation automobile et de la congestion sont en train de devenir un frein au développement économique de la région. Il faut, dès maintenant, prendre des mesures fortes pour que demain, chaque nouveau déplacement soit un déplacement en transport viable. Ensemble, les différents modes de déplacement urbains peuvent concurrencer la flexibilité et l'efficacité de la voiture.

L'attractivité du transport collectif est intimement liée à sa qualité. À Québec, le transport collectif doit devenir confortable, convivial, efficace et facile d'utilisation : la vitrine d'une ville moderne qui mise sur sa qualité de vie. De nombreux secteurs (Laurier, Saint-Roch, D'Estimauville, etc.) bénéficieront de l'augmentation d'accessibilité que procure un réseau de transport collectif structurant.

Il faut décider : est-ce que le transport collectif doit demeurer un mal nécessaire pour « les pauvres, les vieux et les heures de pointe », ou doit-il devenir un véritable outil de développement économique, social et durable ? La réponse est évidente : l'urgence d'agir en matière de lutte à la pollution atmosphérique et aux changements climatiques et la nécessité de maintenir la compétitivité économique de la région de Québec obligent à faire des efforts importants pour développer le transport collectif et les autres modes de transport viables. Il est grand temps de développer le réflexe des transports collectifs et actifs dans notre approche pour bâtir la ville.



Québec, ville modèle

Nous avons tous quitté la ville de Québec depuis quelques années (ou quelques mois). L'absence d'un réseau de transport en commun performant permettant de vivre en ville sans voiture a pesé lourd dans notre décision. Nous croyons que le projet de Tramway auquel font maintenant obstacle la mairesse Boucher et le ministre Després serait un bon moyen de rendre la ville de Québec plus attrayante et dynamique. Nous sommes désolés qu'une autre bonne idée n'arrive pas à démarrer à Québec

TÉMOIGNAGES DE 7 JEUNES ADULTES, MONTRÉAL
(LE SOLEIL, 7 MARS 2007)

Faisable, rentable et nécessaire

Les gains d'une mobilité durable sont à la fois environnementaux, sociaux et économiques. Cette option nécessite pourtant un changement de culture radical après près de cinquante années d'un modèle de développement axé sur l'automobile. En tant que responsables de l'aménagement urbain et de l'organisation du transport collectif, les municipalités ont un rôle important à jouer dans ce virage. Cela requiert des gestes forts et une prise de position ferme au niveau politique.

Nous n'avons pas les moyens de ne pas agir

Aussi alarmants soient-ils, les enjeux environnementaux ne sont que le versant écologique des effets néfastes de l'utilisation excessive de la voiture. Sur le plan économique, l'enjeu est tout aussi crucial.

Développer la mobilité durable dans la région de Québec nécessitera des investissements colossaux, probablement de quelques milliards de dollars. Il s'agit pourtant d'une orientation rentable pour Québec. Mettre le transport collectif au cœur du développement de la ville, c'est s'assurer de rentabiliser les infrastructures municipales en orientant le développement vers les grands axes. Le transport collectif permet aussi d'augmenter l'attractivité de la région et d'améliorer le bilan fiscal en augmentant la valeur des propriétés desservies.

Le Québec n'a pas les moyens de s'enliser dans sa dépendance à l'automobile alors que le prix du pétrole importé augmentera inéluctablement. Il est d'autre part irresponsable de poursuivre le développement d'un réseau routier que nous peinons déjà à entretenir adéquatement.

Le Québec est une société riche; nous disposons des ressources matérielles et du savoir-faire nécessaires pour développer la mobilité durable. Nous possédons certains avantages incontestables, comme une électricité renouvelable à des tarifs compétitifs. Rediriger vers la mobilité durable une partie des sommes injectées dans le transport automobile sera profitable pour l'ensemble de la société.

De faiblesse à force

La région de Québec dispose de nombreux atouts pour devenir un exemple en matière de développement durable dans l'est du continent. Sa principale faiblesse réside toutefois dans son bilan en matière de transport. Des décennies d'étalement urbain ont rendu les citoyens de Québec dépendants de la voiture, faute d'alternatives adéquates en matière de transports collectifs et actifs. Le trafic automobile met une pression sur la ville et affecte la qualité de vie de nombreux quartiers. Si efficace à faible dose, ce mode de transport s'est répandu à un point tel qu'il est devenu son propre handicap.

Pourtant, Québec a de nombreux atouts pour soutenir le développement d'une mobilité durable. En font preuve les profils de mobilité observables dans la « ville des boulevards » constituée par les quartiers centraux et les premières couronnes de banlieue. Bien que la voiture y occupe une place croissante, les transports viables, autant actifs que collectifs, y conservent un rôle majeur. Si la part du transport collectif et celle du vélo sont faibles comparé à d'autres villes de taille équivalente, la marche reste un mode de déplacement non négligeable. Avec des aménagements appropriés et une volonté claire, il est possible à Québec de renforcer les atouts des secteurs favorables à la mobilité durable et de doter progressivement les zones périphériques de qualités semblables.

Une ville qui évolue

La ville de Québec doit relever un défi démographique : celui d'attirer les jeunes pour ralentir son vieillissement. Or les enquêtes montrent que la jeune génération est à la recherche d'une autre qualité de vie. Elle semble plus attirée par les quartiers centraux et mixtes et plus sensible aux enjeux de la mobilité durable.

Il reste beaucoup de travail à accomplir pour faire de Québec un modèle inspirant qui attire les plus grands talents, mais la région part avec une longueur d'avance : Québec est, dans une large mesure, une ville construite à échelle humaine. Près de la moitié de sa population et de ses emplois sont situés à distance de marche du réseau de transport collectif structurant. La qualité de ses milieux naturels et de ses espaces publics en font un cadre attrayant pour la pratique des déplacements actifs. Il importe de préserver cet héritage et de reconstruire la ville sur ces atouts.

Québec peut devenir une ville de la mobilité durable, foisonnante d'activités, animée, attirant des gens de tous les horizons en raison de la qualité de vie de ses quartiers. En misant sur le développement durable, Québec peut devenir performante et productive. Le virage vers la mobilité durable sera sensible à la fois sur la qualité de l'environnement, l'équité sociale et la prospérité individuelle et collective.

LA MOBILITÉ DURABLE POUR LE SECTEUR MONTMORENCY

(ARRONDISSEMENT DE BEAUPORT)

Propositions de solutions aux besoins des résidants

Le comité Transport de Montmorency
Monique Côté, coordonnatrice de l'ATI Giffard-Montmorency

29/09/2010

La mobilité durable pour le secteur Montmorency
(ARRONDISSEMENT DE BEAUPORT)

Propositions de solutions aux besoins des résidants

Ce document résulte d'une consultation citoyenne effectuée dans le cadre d'une démarche de lutte contre la pauvreté et l'exclusion sociale, l'Approche territoriale intégrée Giffard-Montmorency(ATI). Il se divise en trois sections distinctes. Afin de bien saisir l'importance de cette requête, la première partie expose brièvement ce qu'est l'Approche territoriale intégrée, ses objectifs et ses actions au sein de la population des quartiers visés, notamment le quartier Montmorency. Dans un deuxième temps, nous présentons quelques statistiques et les besoins exprimés par les citoyens. Enfin, nous soumettons, dans la troisième partie, des propositions qui répondent aux besoins des citoyens du secteur Montmorency à intégrer au Plan de mobilité durable de la Ville de Québec.

1 L'Approche territoriale intégrée

ORIGINE DE LA DÉMARCHE

Le 13 décembre 2002, l'Assemblée nationale adoptait, à l'unanimité, la Loi visant à lutter contre la pauvreté et l'exclusion sociale. ***Le Plan de lutte contre la pauvreté et l'exclusion sociale*** *qui en découle, rendu public en avril 2004, rappelle qu'il faut agir sur plusieurs fronts pour enrayer la pauvreté. Il se déploie autour de quatre grands axes :*

- *Améliorer le bien-être des personnes en situation de pauvreté*
- *Prévenir la pauvreté et l'exclusion sociale*
- *Favoriser l'engagement de l'ensemble de la société*
- *Assurer la cohérence et la constance de l'action*

L'approche territoriale intégrée *constitue l'ancrage concret sur le terrain de la Stratégie nationale de lutte contre la pauvreté et l'exclusion sociale. En juin 2010, le gouvernement a réitéré avec un* ***Plan de lutte pour la solidarité et l'inclusion sociale, 2010-2015,*** dont la première orientation est de renforcer l'intervention territoriale telle que l'approche territoriale intégrée.

OBJECTIFS

L'ATI Giffard-Montmorency vise l'amélioration des conditions de vie des personnes issues des milieux défavorisés. Elle mise sur la concertation et sur un meilleur arrimage des stratégies sectorielles des différents acteurs (élus, acteurs sociaux, citoyens, ...) œuvrant sur un territoire donné pour atteindre son but. Diverses sphères de la vie sont touchées : formation, famille, transport, emploi, loisirs, économie, etc.

Plus spécifiquement, elle cherche à :

- *Renforcer les communautés vulnérables sur le territoire visé*
- *Améliorer les conditions de vie de leurs concitoyens*
- *Se doter d'outils pour lutter contre la pauvreté*
- *Impliquer les élus et tous les acteurs socioéconomiques des secteurs privés, publics et communautaires et surtout les citoyens qui composent la communauté.*

TERRITOIRES VISÉS

Actuellement, l'ATI se déploie sur cinq territoires de la Capitale Nationale, dont trois dans la Ville de Québec : L'arrondissement de Limoilou, le quartier Saint-Sauveur et les secteurs Giffard et Montmorency de l'arrondissement de Beauport. Le secteur Montmorency correspond à la partie sud du quartier Chutes-Montmorency, anciennement la paroisse St-Grégoire.

FINANCEMENT

La région de la Capitale-Nationale s'est dotée d'une entente de partenariat pour la mise en place de l'approche territoriale intégrée. Les signataires de cette entente spécifique sur la lutte contre la pauvreté et l'exclusion sociale pour l'année 2010-2011 sont les partenaires suivants :

- *L'Agence de la santé et des services sociaux de la Capitale-Nationale*
- *Centraide Québec et Chaudière-Appalaches*
- *La Conférence régionale des élus de la Capitale-Nationale*
- *La Direction régionale de la Capitale-Nationale d'Emploi-Québec*
- *Le Forum jeunesse de la région de la Capitale-Nationale*
- *La ville de Québec.*

L'ATI Giffard-Montmorency bénéficie également d'un soutien financier de partenaires locaux :

- *L'arrondissement de Beauport*
- *La Caisse Desjardins des Chutes-Montmorency*
- *La Caisse Desjardins du Vieux-Moulin*
- *Le comité de financement du Bingo des Chutes*
- *Le CLD de Québec*

2 Le transport : un enjeu prioritaire à Montmorency

Depuis le début de ses travaux en 2008 dans le milieu beauportois, le comité ATI Giffard-Montmorency a mis en place des groupes de discussion et a animé des rencontres de consultation auprès de diverses organisations et de la population des quartiers visés. Les objectifs visaient à constater et à évaluer l'ensemble des problématiques et des besoins et d'en dégager une lecture fine de l'état de situation. Un portrait[1] des deux quartiers a été

[1] *Document joint : ATI Giffard-Montmorency, «Portrait de deux quartiers Giffard-Montmorency», Québec, février 2010.*

lancé officiellement en février 2010. Par la suite, l'ensemble des participants ont identifié les enjeux prioritaires et proposé des moyens pour améliorer leur qualité de vie.

Il est ressorti du diagnostic, pour le quartier Montmorency, que le transport représentait un enjeu prioritaire et que le service offert par le RTC ne répondait pas aux besoins des usagers. Nous avons déposé au RTC, en novembre 2008, un premier mémoire à cet effet. Cet enjeu du transport constitue une problématique transversale, c'est-à-dire qu'il est relié à plusieurs autres secteurs tels que l'emploi, les études, l'accès aux services et la qualité de vie en général. Une amélioration du système de transport en commun permettrait des effets multiplicateurs. En égard de cette priorité, un comité de travail, composé de citoyennes et de citoyens du quartier, d'intervenants communautaires et institutionnels ont réfléchi aux divers moyens de transports pouvant être mis en place.

Quelques statistiques :

- *78 % de la population du secteur Montmorency est âgée de 40 ans et plus, dont 60 % ont plus de 60 ans : un quartier vieillissant qui nécessite des services particuliers.*
- *Près de 50% de la population de 15 ans et plus de Montmorency est sans emploi.*
- *Le revenu moyen est de 19 629$.*
- *La population possède peu de moyens pour aller vers des emplois disponibles.*
- *Le secteur commercial est presqu'inexistant.*
- *Le quartier Chute-Montmorency est le secteur de l'arrondissement de Beauport où il y a le moins de véhicule par ménage (moins de 1 véhicule).*
- *60% des répondants à un sondage auprès de personnes en situation de pauvreté (61 répondants âgés entre 45 et 75 ans) considèrent que le service de transport en commun est insuffisant et inefficace.*
- *À partir de 9h30 le matin, la fréquence des autobus est aux 90 minutes en direction du centre de la ville. Pour le trajet inverse, hormis l'heure de pointe de l'après-midi entre 17h10 et 18h10, la fréquence est aux 90 minutes dès 6h40 le matin, avec une interruption de service entre 15h10 et 17h10.*

Un exemple :

Une personne qui demeure sur l'avenue Ruel et qui travaille de soir (de 16h00 à 23h00) dans un centre hospitalier, n'a pas tous les jours la correspondance nécessaire pour revenir chez elle en fin de soirée. Elle est contrainte de descendre de l'autobus sur l'avenue Royale et de marcher pour descendre dans Montmorency, un trajet de 30 minutes la nuit !

LES BESOINS DE LA POPULATION-

Lors des consultations, de nombreux besoins au plan du transport ont été exprimés, lesquels peuvent être regroupés en quatre grandes catégories :

L'ACCÈS AUX ZONES D'EMPLOI, DE SERVICES ET COMMERCIALES

- *Besoin d'un service de transport adéquat pour avoir accès aux emplois, aux services de santé et autres services ainsi qu'aux commerces situés dans le nord de Beauport, (par exemple sur la rue Clémenceau, aux Promenades Beauport et dans le parc industriel).*
- *Besoin de service de transport pour avoir accès aux autres services situés dans l'arrondissement de Beauport, notamment dans la partie nord du quartier Chutes-Montmorency).*

LA FRÉQUENCE DU TRANSPORT COLLECTIF

- *Besoin d'avoir plus de modes de déplacement aux heures de pointe pour se rendre aux points de correspondance avec les métrobus 800 et 802 et les express 250 et 350.*
- *Besoin d'avoir plus de modes de déplacement dans l'axe Nord-Sud.*
- *Besoin de plus de service en dehors des heures de pointe.*

LA DURÉE DES TRAJETS

- *Besoin d'accéder plus rapidement aux points de correspondance avec les métrobus et autobus express.*
- *Besoin d'avoir accès aux services dans un temps adéquat, particulièrement dans la partie nord de Beauport et sur d'Estimauville, surtout pour les parents qui se déplacent avec leurs enfants pour faire leurs courses (épicerie et autres).*
- *Besoin d'avoir une meilleure concordance avec les autobus des grandes lignes.*

> ***Un exemple :***
>
> *Une personne qui demeure sur l'avenue Ruel et travaille au commerce Bureau en Gros sur la rue Clémenceau est obligée de prendre l'autobus deux heures avant le début de son travail si elle ne veut pas être en retard, dû à un problème de fréquence de l'autobus et du trajet : prendre le #53 jusqu'au terminus Beauport pour transférer avec le #55 pour se rendre au travail. Seulement 6 km sépare les deux endroits et le trajet se fait en moins de 10 minutes en voiture!*

LES POINTS D'EMBARQUEMENT

- *Besoin d'avoir des espaces d'attentes pratiques et confortables aux terminaux et à divers points d'arrêts et de transfert notamment sur le boul. Ste-Anne.*

LE TRANSPORT ACTIF

- *Les circuits cyclables et piétonniers sont mal intégrés au quartier et présentent un danger particulièrement pour les jeunes et les personnes âgées.*

3 Un projet de plan de mobilité durable pour Montmorency, conciliable au plan de la Ville de Québec

*Dans son **Plan de mobilité durable, pour vivre et se déplacer autrement**, la mobilité durable est définie comme « la capacité, pour les personnes de toutes conditions, de se déplacer de façon sécuritaire, efficace et confortable; et par un grand choix de moyens intégrés dans des réseaux fluides qui accordent la priorité aux modes de déplacement les plus respectueux de l'environnement »[2]. La ville de Québec privilégie une approche de proximité en misant sur une densification de la population dans les quartiers tout en leur offrant un cadre de vie de qualité, pourvu d'espaces verts, d'espaces publics, d'espaces de récréation, d'une mixité de logements et de services, et dont les infrastructures permettent le transport actif et le transport collectif pour tous les groupes d'individus.*

Pour y parvenir, le plan propose un ensemble d'orientations, de stratégies et de moyens. Le comité transport de Montmorency reconnaît l'ampleur du plan et salue cette louable initiative de la ville de Québec. Cependant, en regard des constats qui se dégagent du portrait de l'ATI Giffard-Montmorency, le quartier Montmorency nécessite des interventions à tous les niveaux pour devenir un milieu de vie de qualité! La mobilité déficiente, qui perdure depuis de nombreuses années, constitue un premier obstacle majeur. Le problème est tel que la population se sent totalement exclus de la Vile de Québec. C'est pourquoi nous vous soumettons un projet en lien avec votre plan de mobilité durable qui réponde aux besoins de ce quartier.

Attendu d'une part que le plan de mobilité durable propose dans ses orientations de:

- *Favoriser le développement et le redéveloppement de secteurs déjà urbanisés ou de secteurs en continuité avec ces derniers;*
- *Constituer, dans les quartiers, des milieux communautaires vivants qui rendent possibles le commerce et les loisirs de proximité;*
- *Pouvoir desservir efficacement les résidants par le transport collectif;*
- *Accroître l'efficacité du transport collectif et, de ce fait, l'achalandage;*
- *Rendre le transport public plus attrayant, plus confortable et plus efficace.*

Attendu que le plan de mobilité durable propose dans ses stratégies et moyens:

- *Des choix multiples de modes de déplacement dont les caractéristiques sont l'efficacité, l'équité et le développement durable;*
- *Des modes de déplacement desservant les pôles majeurs d'activités, les pôles locaux d'activités et permettant de se déplacer à l'intérieur des quartiers et entre les quartiers;*
- *L'intermodalité, c'est-à-dire le passage facile d'un moyen de transport à un autre pour un seul déplacement en mettant en place des infrastructures adéquates, une*

[2] *Ville de Québec, Plan de mobilité durable : pour vivre et se déplacer autrement, Document de consultation, juin 2010, p.24.*

tarification et l'information intégrées, une connexion avec les réseaux piétons et cyclistes et avec les services d'auto-partage;

- *Une tarification abordable afin que les personnes à plus faible revenu et celles qui renoncent à l'automobile puissent se déplacer dans la ville et se rendre dans les lieux d'emplois;*
- *Un réseau de proximité pour répondre aux besoins de se déplacer sur de courtes distances à des heures variables et qui utilise des autobus conventionnels, des minibus ou des taxibus selon les besoins et les milieux desservis;*
- *Un service de transport adapté disposant de ressources suffisantes pour répondre aux besoins croissants de la population vieillissante et pour améliorer la qualité du service;*
- *Un arrimage régional avec les MRC limitrophes;*
- *De faire la promotion de l'auto-partage et d'en faciliter l'utilisation;*
- *De mettre en place des infrastructures facilitant les déplacements actifs et qui en assurent la sécurité;*

Attendu d'autre part que :

- *Le quartier Chute-Montmorency fait partie intégrante de la Ville de Québec même s'il est situé à son extrémité est;*
- *Les citoyens de ce quartier contribuent, par leurs taxes, au financement des services de la Ville, ils ont par conséquent droit à un service adéquat et de qualité;*
- *Les besoins de ces citoyens, précédemment mentionnés, doivent être pris en compte dans le plan de mobilité durable;*
- *Le développement domiciliaire sur l'emplacement de la cimenterie St-Laurent va augmenter le nombre de ménages pouvant utiliser les divers modes de déplacement collectifs;*

S'appuyant sur ces préalables, le comité transport de Montmorency de l'ATI Giffard-Montmorency, propose entre autres, pour le plan de mobilité durable de la ville de Québec, les suggestions suivantes en regard des préoccupations pour le secteur Montmorency:

I. Développer un réseau de proximité dans l'arrondissement de Beauport qui pourrait être un service de taxi collectif. Ce réseau de proximité pourrait être un projet pilote servant de base à la mise en place d'autres parcours dans d'autres quartiers:

- *Développer un circuit à l'intérieur du quartier Chute-Montmorency par l'utilisation d'une voiture de taxi de type mini van. Ce réseau de proximité vise l'accès aux services existants dans le quartier Chutes-Montmorency. Il offre aussi une liaison avec le réseau principal, tel le Métrobus 800. Sur la base d'un horaire préétabli, il pourrait transporter des passagers le long d'un parcours défini ci-après :*

- *Point de départ : coin ave Ruel et 120e Rue - ave Ruel - Côte St-Grégoire - boul. des Français - rue de l'Obiou - boul. Des Chutes - rue De Touraine - ave. Royale - rue Vachon - ave Larue - rue Charlebois -rue St-Exupéry - boul Louis XIV - boul. des Chutes - rue Francheville -boul Ste-Anne - coin 120e Rue et ave Ruel (trajet en boucle).*

- *Développer un second circuit similaire permettant aux résidants du quartier Chutes-Montmorency de se rendre au pôle d'activités sur la rue Clémenceau :*
  - *Point de départ : ave Ruel et 10e Rue- ave Ruel- Côte St-Grégoire-boul des Chutes-autoroute 40-sortie Seigneuriale-rue Clémenceau-Promenades de Beauport (trajet en aller-retour).*

- *Le RTC défraie le salaire du chauffeur : tarif proposé entre 36$/hre et 40$/hre incluant l'utilisation et l'entretien du véhicule. Ce service existe à Longueuil, Sherbrooke, Boucherville et Laval.*

- *Le passager peut payer le même tarif que pour l'autobus par billet ou en argent et recevoir un transfert ou il peut utiliser la carte à puce.*

II. Mettre en place un service d'auto-partage avec Commun'auto

- *Avec la collaboration de Commun'auto, mettre en place une voiture à la disposition des résidants dans un lieu accessible pour les résidants du quartier Chutes-Montmorency. Comme le développement du réseau de Commu'Auto se fait en fonction du réseau de transport en commun, nous suggérons d'arrimer les services du RTC, du taxi collectif et de Commun'Auto. Lieu proposé : Centre hospitalier St-Augustin.*

III. Développer un service de vélos-relais

- *Organiser un service de vélos-relais pour permettre à la population et aux touristes de se rendre soit vers l'ouest jusqu'au centre-ville, soit vers l'est à la Chute Montmorency ou plus loin en utilisant la piste cyclable.*

IV. Développer un arrimage avec la MRC de la Côte-de-Beaupré

- *En partenariat avec la MRC de la Côte-de-Beaupré, développer un mode de transport collectif permettant à la population de Beauport d'avoir accès aux emplois disponibles sur la côte de Beaupré. Étant donné que la MRC travaille actuellement à mettre en place son service d'autobus qui relierait Beaupré au terminus d'Estimauville, nous suggérons que les citoyens du secteur Montmorency aient un accès facile à ce service pour circuler vers l'est, là où des emplois sont disponibles.*

V. Améliorer le service de transport en commun

- *Collaborer avec le RTC afin que le service de transport en commun réponde mieux aux besoins de la population du quartier et s'arrime avec les nouveaux services mis en place. Le RTC a déjà reçu un document portant sur nos recommandations à cet effet.*

Nous nous engageons, en contrepartie de la mise en place de ces recommandations dans le secteur Montmorency, à faire la promotion de l'utilisation du transport collectif. Notre comité s'engage également à contribuer à la mise en place de projets concrets qui répondent aux besoins de la population (ex. vélo-relais, commun'auto) et à alimenter le RTC.

4 Conclusion

La situation géographique du quartier Montmorency contribue à son exclusion. Les résidants se trouvent enclavés entre deux grandes artères (Les autoroutes 40 à l'ouest et 440 au sud avec le fleuve St-Laurent) et deux grands éléments naturels (un cap de roche au nord et la Chute Montmorency à l'est). En modifiant et en bonifiant de façon appréciable la mobilité dans ce secteur, les citoyens auront plus de facilités à se déplacer vers les pôles d'activités, d'emplois, de services de santé, etc. Leur qualité de vie sera d'autant plus améliorée.

L'ATI Giffard-Montmorency porte la parole de la population et apporte une vision globale touchant des problématiques multiples du secteur Montmorency. Sa mission vise à améliorer la qualité de vie sur ce territoire. Le travail est colossal, il est impératif de s'y attarder rapidement et de façon intégrée. Nous demandons que l' ATI soit consultée durant la mise en place du plan de mobilité durable afin de s'assurer que les préoccupations soient pris en considération. Nous avons le privilège d'avoir une conseillère municipale qui est très au fait de la situation du quartier et des travaux de l'ATI Giffard-Montmorency. Nous désirons travailler en étroite collaboration.

Ce document regroupe les principales orientations sur lesquels nous travaillons depuis quelques temps déjà. À la lecture du plan de mobilité durable de la Ville de Québec, dont nous avons prix connaissance au cours de la dernière semaine, nous sommes à même de constater que notre vision de la mobilité durable se rejoint. Nous vous soumettons un projet préliminaire, n'ayant pas eu le temps d'élaborer dans les détails chacun des moyens proposés. Nous entreprenons ce travail dès cet automne.

Nous remercions la Ville de Québec de prendre connaissance de ce document. Nous les prions de prendre en considération les besoins exprimés et les demandes qui s'en suivent dans leur plan de mobilité durable.

Signataires :

- *Benoît Laforest, résidant*
- *Denys Boivin, résidant et vice-président du Conseil de quartier des Chutes-Montmorency*
- *Iris Hermon, organisatrice communautaire, Centre de santé et des services sociaux de Québec-Nord*
- *Jean-Guy Robitaille, résidant et bénévole pour Société Saint-Vincent-de-Paul*
- *Marc-André Careau, résidant*
- *Monique Côté, coordonnatrice ATI Giffard-Montmorency*

Pour plus de renseignements, vous pouvez vous adresser à :
Monique Côté, coordonnatrice ATI Giffard-Montmorency
(418)821-7080, mcote@lepivot.org

Consultation publique sur le Plan de mobilité durable

FAVORISER LA CROISSANCE DURABLE DE LA VILLE DE QUÉBEC TOUT EN RESPECTANT LES PRÉFÉRENCES RÉSIDENTIELLES DES MÉNAGES

Mémoire présenté par l'*Association provinciale des constructeurs d'habitations du Québec Inc. (APCHQ) – région de Québec* dans le cadre de la consultation publique portant sur le Plan de mobilité durable

Le 29 septembre 2010

APCHQ
ASSOCIATION PROVINCIALE DES CONSTRUCTEURS D'HABITATIONS DU QUÉBEC INC.
Région de Québec

Ce document est paginé en vue d'une impression recto-verso.



© 2010

APCHQ – région de Québec

2825, boul. Wilfrid-Hamel
Québec (Québec) G1P 2H9

Tél. : 418 682-3353
Fax : 418 682-3851

Introduction

En juin dernier, le maire de Québec présentait le rapport élaboré par le *Groupe de travail sur la mobilité durable* en vue de l'élaboration d'un Plan de mobilité et d'aménagement. Ce plan a pour finalité 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.

Dans son mot introductif, le maire indiquait que « *l'heure est venue de faire les choix stratégiques pour faire autrement* ». À ce titre, l'***APCHQ – région de Québec*** **souligne sa volonté d'adapter les pratiques de l'industrie de la construction résidentielle de façon à contribuer à faire de Québec une ville plus verte, plus durable, et plus dynamique**. Toutefois, nous souhaitons aussi rappeler qu'avec son modèle actuel de développement urbain, Québec constitue déjà l'une des villes les plus prospères au Canada, que nous traversons collectivement très bien la crise économique, que le taux de chômage est ici l'un des plus bas au pays, et que notre vitalité culturelle est enviée par plusieurs autres villes nord-américaines de taille similaire.

Ainsi, bien qu'il soit parfois nécessaire de « *faire autrement* » pour améliorer les choses, notre modèle d'aménagement du territoire nous a jusqu'ici bien servi. De cette façon, nous souhaitons souligner que l'équilibre urbain de notre ville, caractérisé par davantage de projets résidentiels denses au cœur de la ville ainsi que par des ensembles unifamiliaux de grande qualité en périphérie du centre, est bien adapté à notre réalité économique et sociale. Toutefois, cet équilibre qui a largement servi notre dynamisme économique et social pourrait être affecté par les possibles conclusions de la présente démarche de consultation. Conséquemment, l'*APCHQ – région de Québec* prend position et souhaite proposer un éclairage nouveau sur la question de la mobilité durable et plus particulièrement sur ce qui a trait aux limites du périmètre d'urbanisation de notre ville.

Dans ce cadre, le présent mémoire propose une analyse des orientations, des stratégies et des moyens mis de l'avant par le document de consultation sur le Plan de mobilité durable. **De plus, nous proposons des recommandations visant à bonifier le document afin que ce dernier, une fois adapté, soit mis en œuvre rapidement par tous les partenaires, y compris nos membres**.

L'*APCHQ – région de Québec* forte de plus de 1,900 membres constitue un acteur majeur dans la construction de la ville de demain et souhaite être un partenaire de l'administration municipale, en vue d'approfondir les enjeux liés au développement résidentiel et à la gestion du périmètre d'urbanisation.

Qui sommes-nous?

Créée en 1958, l'*APCHQ – région de Québec* regroupe plus de 1,900 membres actifs dans le secteur de la construction et de la rénovation résidentielle. Principalement composée d'entrepreneurs généraux et spécialisés, de fournisseurs et d'entreprises associées, l'*APCHQ – région de Québec* a pour mission de :

- Représenter ses membres en fonction de leurs intérêts, afin de leur permettre d'évoluer dans un environnement propice à la prospérité des marchés de la construction et de la rénovation résidentielle, dans le respect des attentes de leurs clients.
- Accroître et faire valoir le professionnalisme de ses membres grâce, entre autres, à des produits comme la *Garantie des maisons neuves* et la *Garantie rénovation*.
- Accroître le professionnalisme de ses membres par la tenue de diverses activités de formation ou de perfectionnement.
- Assurer une présence politique de tous les instants auprès de tous les organismes susceptibles d'influencer à court et à long terme la rentabilité des entreprises exécutant des travaux de construction ou de rénovation résidentielles.
- Assumer le leadership en matière de recherche et de diffusion de l'information en habitation. L'*APCHQ* publie notamment le magazine *Québec habitation*, les bulletins *Information construction*, *Inforéno* et *Infogarantie*, en plus d'éditer les sites Internet *APCHQ.com* et *GoMaison.com*.

Par ailleurs, année après année, l'*APCHQ – région de Québec* organise des évènements visant à promouvoir la qualité et le professionnalisme dans le secteur de la construction résidentielle :

- le *Concours Nobilis* qui vise à encourager la réalisation de projets de qualité auprès des membres et à faire rayonner ces derniers dans la grande région de Québec.
- le salon *EXPO habitat* qui est un rendez-vous important de l'industrie de la construction et de la rénovation où le public peut obtenir des conseils de professionnels, rencontrer les exposants, assister à des conférences et visiter la Maison EXPO habitat.

Au niveau provincial, l'*APCHQ* transige avec plus de 19,000 entreprises réunies au sein de 16 bureaux régionaux et occupe une place prépondérante dans l'industrie de la construction et de la rénovation résidentielles. En 1976, elle a instauré un programme privé de garantie sur les bâtiments résidentiels neufs, duquel s'est largement inspiré le gouvernement pour définir les standards de la garantie obligatoire en 1999. Proactive, elle a créé en 1986 un plan de garantie couvrant les travaux de rénovation. Elle a également mis sur pied la bannière *Réno-Maître* en 2002.

Au niveau du Québec, l'*APCHQ* et ses membres effectuent ainsi 76 % de tous les travaux en habitation.

Notre point de vue

Le document de consultation du Plan de mobilité durable présenté par la Ville de Québec repose sur six grandes orientations :

1. Assurer le développement et le redéveloppement à l'intérieur du périmètre urbanisé des villes de Québec et de Lévis.
2. Privilégier une plus grande mixité dans les pôles urbains et le long des axes et des artères importantes.
3. Structurer, consolider et développer le territoire urbain par le transport public.
4. Assurer l'accessibilité aux lieux d'emploi, d'étude, 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 le mieux adapté.
6. Mettre à contribution les institutions et les entreprises qui génèrent d'importants déplacements dans la mise en œuvre de stratégies de mobilité durable.

L'*APCHQ – région de Québec* est globalement en accord avec les orientations 2, 3, 4, 5, et 6. Toutefois, sur la base de notre analyse et de notre expérience directe auprès des consommateurs, nous croyons que la première orientation ainsi que la stratégie 5.1 « *Urbaniser autrement* » et ses moyens de mise en œuvre doivent être révisés, de façon à mieux répondre aux besoins du public et, principalement, afin d'assurer la croissance économique de la Ville de Québec.

Afin d'illustrer les raisons expliquant pourquoi nous croyons que la première orientation, de même que la stratégie 5.1, devraient être révisées, nous proposons certains constats issus des grandes tendances caractérisant l'urbanisation actuelle et à venir, et émanant des préférences exprimées par les consommateurs. Ces constats illustrent le fait que certaines stratégies, mises de l'avant par le comité de travail et la Ville, doivent être revues, en dépit de quoi le Plan de mobilité durable risque d'être difficilement mis en œuvre et pourrait affecter négativement la croissance de notre ville :

1. **Les ménages désirant acheter un logement ont une préférence marquée pour la maison individuelle.**
2. **Les changements démographiques auront un impact limité sur les préférences résidentielles.**
3. **Limiter la diversité de l'offre résidentielle fait grimper le prix des maisons, resserre l'accès à la propriété, et menace le dynamisme économique de Québec.**
4. **Limiter l'agrandissement du périmètre urbain prive la Ville de revenus, encourage l'évasion foncière, et favorise l'étalement urbain.**
5. **Il est possible d'aménager des projets résidentiels permettant une gestion écologique et sécuritaire des eaux de ruissellement.**
6. **Le succès résidentiel des quartiers centraux repose avant tout sur la qualité de l'environnement offert plutôt que sur la coercition des choix du public.**

Premier constat :

Les ménages désirant acheter un logement ont une préférence marquée pour la maison individuelle.

La Ville de Québec, sur la base du scénario tendanciel de l'*Institut de la Statistique du Québec*, prévoit que le nombre de ménages sur le territoire de l'agglomération passera de 241,300 en 2006 à 292,500 en 2031, soit **une augmentation nette de 51,200 ménages**.

La Ville a évalué que l'espace actuellement disponible à l'intérieur du périmètre urbain permet la création de 72,200 unités de logements, ce qui laisse croire qu'il existe amplement d'espace pour combler tous les besoins d'ici 2031.

Néanmoins, une analyse plus fine des caractéristiques des secteurs visés pour la création des nouvelles unités résidentielles permet de questionner cette logique. Ainsi, si l'on considère les orientations municipales et les règles d'urbanisme applicables, la majorité de ces secteurs sont destinés à la construction de bâtiments de types multifamiliaux. Ainsi, tel que le démontre le tableau suivant, seuls les secteurs de Lebourgneuf, de la Chaudière et de Charlesbourg permettraient, dans les faits, d'accueillir de nouvelles maisons individuelles. Une grande majorité des unités potentielles identifiées par la Ville de Québec sont dans des bâtiments de types multifamiliaux (comprenant des condominiums ou des appartements locatifs) et peu de place est prévue pour de nouvelles maisons individuelles.

Potentiels de développement et de redéveloppement estimés		ANALYSE *APCHQ région de Québec*
Potentiel de consolidation connu (colline Parlementaire, plateau de Sainte-Foy, cimenterie de Beauport, etc.)	6 400 logements	Principalement des bâtiments multifamiliaux (condo)
Nouveaux quartiers et écoquartiers (Pointe-D'Estimauville, Pointe-aux-Lièvres, Côté Verte)	3 000 logements	Principalement des bâtiments multifamiliaux (condo et locatif) et de la maison en rangée
Lotissements potentiels (secteur Lebourgneuf, secteur Chaudière, Charlesbourg, etc.)	11 000 logements	Potentiel de développement d'unités unifamiliales
Espaces libres et sous-utilisés (ex. : petits centres commerciaux des années 50 et 60)	14 000 logements	Principalement des bâtiments multifamiliaux (condo)
Grandes artères des Métrobus actuels et projetés	16 000 logements	Principalement des bâtiments multifamiliaux (condo)
Axe Wilfrid-Hamel et Père-Lelièvre	3 000 logements	Principalement des bâtiments multifamiliaux (condo)
Axe Charest (du boulevard Robert-Bourassa à D'Estimauville, excluant l'écoquartier)	10 000 logements	Principalement des bâtiments multifamiliaux (condo et locatif)
Université Laval (pacte Myrand)	1 300 logements	Principalement des bâtiments multifamiliaux (condo)
PPU de Sainte-Foy	7 500 logements	Principalement des bâtiments multifamiliaux (condo)
Total estimé	72 200 logements	**Total estimé: 72 200 dont moins de 11 000 unités unifamiliales (15% du total).**

Une préférence des ménages pour la maison individuelle :

Toutefois, tel que le démontrent la SCHL et les enquêtes menées par l'APCHQ auprès des consommateurs, la grande majorité des ménages est actuellement en recherche d'une maison individuelle plutôt qu'un logement dans un bâtiment multifamilial. Cette tendance de fond existe depuis

plus de quatre décennies et nous craignons que **tenter d'aller radicalement à l'encontre de cette réalité dans un laps de temps court nuise à la volonté d'accélérer la croissance de la Ville de Québec**.

L'enquête canadienne sur la rénovation et l'achat de logement[1] réalisée en mars 2009 par la SCHL offre un aperçu général des préférences actuelles des ménages en ce qui a trait aux typologies de logement privilégiées en vue de l'achat d'une propriété.

Notamment, cette enquête a questionné les ménages dont la probabilité d'achat d'un logement en 2010 était élevée quant à leur préférence résidentielle. Ainsi, à la question « *Quel serait votre premier choix de logement?* », les réponses des ménages furent les suivantes :

- 56 % des ménages répondant ont indiqué préférer un logement individuel (maison individuelle);
- 12 % des ménages répondant ont indiqué préférer un logement jumelé (maison jumelée);
- 9 % des ménages répondant ont indiqué préférer un logement en rangée (maison en rangée);
- 18 % des ménages répondant ont indiqué préférer un appartement (condominium);
- 4 % des ménages répondant n'avaient pas de préférence ou n'ont pas répondu.

Les résultats de l'enquête de la SCHL démontrent une préférence marquée des ménages pour le logement de type maison individuelle. Par ailleurs, à la question « *Avez-vous l'intention d'acheter un logement en copropriété?* », 71 % des ménages ont indiqué que ce n'était pas leur intention. C'est donc dire que près de trois ménages sur quatre n'ont aucunement l'intention d'aller habiter dans un bâtiment multifamilial, bien que cette typologie soit celle principalement prisée par la Ville de Québec pour combler les futurs besoins en logement des vingt prochaines années. Alors que 77 % des ménages aujourd'hui en recherche d'un logement privilégient des typologies peu denses (soit la maison individuelle, la maison jumelée, ou la maison en rangée), seulement environ 15 % des logements prévus sur le territoire par la Ville de Québec pour les vingt prochaines années répondent à ce besoin (c.-à-d. 11,000 sur le potentiel de 72,200 logements).

Si l'on applique les préférences des consommateurs exprimées dans l'enquête de la SCHL à la croissance du nombre de ménages prévue par l'ISQ, on obtient les besoins réels[2] suivants, pour les vingt prochaines années sur le territoire de l'agglomération de Québec :

- ± 28,672 maisons individuelles (préférence de 56 % des 51,200 nouveaux ménages);
- ± 6,144 maisons jumelées (préférence de 12 % des 51,200 nouveaux ménages);
- ± 4,608 maisons en rangée (préférence de 9 % des 51,200 nouveaux ménages);
- ± 9,216 unités en condominium (préférence de 18 % des 51,200 nouveaux ménages).

[1] Société canadienne d'hypothèques et de logement. Tableaux détaillés sur la rénovation et l'achat de logements – Ensemble des principaux marchés. Ottawa, mars 2009.

[2] Les besoins réels sont estimés sur la base d'une croissance de 51,200 nouveaux ménages d'ici à 2031, ainsi que des préférences des consommateurs, exprimées dans l'Enquête canadienne sur la rénovation et l'achat de logement, réalisée par la SCHL en mars 2009.

Selon notre analyse, le potentiel de développement et de redéveloppement identifié au document ne permettrait qu'environ 11,000 nouvelles maisons individuelles d'ici les vingt prochaines années. Toutefois, comme nous le démontrons, cette typologie est largement prisée par les ménages et le besoin réel avoisine les 28,672 unités. La différence entre les évaluations de la Ville et notre estimation des besoins réels du marché de Québec est très grande et permet d'évoquer que l'offre en maisons individuelles à Québec ne suffira pas (dans une très grande mesure) à la demande. Face à cette situation, que feront les ménages désirant s'acheter un logement?

Une offre extrêmement limitée en nouvelles maisons individuelles pourrait avoir plusieurs impacts directs et indirects, et pourrait notamment pousser un grand nombre de ménages à s'établir à l'extérieur du territoire municipal. Aussi, une limitation radicale de l'offre en maisons individuelles pourrait avoir un impact sur le prix moyen de vente des nouvelles unités.

Une préférence des ménages pour la maison neuve versus la maison existante :
En 2006, *le Service économique de l'APCHQ* a mené une enquête[3] auprès de 1,000 acheteurs récents de logements neufs. Composée de 44 questions, cette enquête visait à dégager le profil des acheteurs, caractériser leur démarche d'achat, identifier les caractéristiques recherchées pour une maison neuve, évaluer le taux de satisfaction après l'achat, ainsi que déterminer les préférences quant aux modalités de financement.

L'enquête démontre qu'un acheteur récent sur deux a considéré l'achat d'une maison existante, durant son processus de recherche d'un logement. Toutefois, pour ces acheteurs, la principale raison pour ne pas choisir une maison existante (plutôt qu'une maison neuve) repose sur le prix généralement trop élevé de ces dernières (40 % des répondants). Parallèlement, le fait que ces maisons ne répondent pas au goût des ménages (15 %) et qu'elles nécessitent des rénovations majeures (14 %) explique aussi pourquoi la majorité des ménages préfèrent orienter leurs recherches vers la maison neuve.

Tel que nous l'avons démontré, la Ville de Québec prévoit un nombre très limité de nouvelles maisons individuelles sur son territoire (moins de 11,000 maisons individuelles sur 72,200 logements potentiels). De ce fait, encore une fois, nous pouvons noter que l'offre prévue par la Ville ne répond pas aux préférences des ménages pour la maison neuve.

Comme le propose la Ville, nous croyons qu'il est souhaitable d'augmenter graduellement la densité résidentielle moyenne de Québec afin de répondre aux principes associés au développement durable. Toutefois, la proposition actuelle marque un **changement radical** par rapport aux habitudes et aux besoins exprimés par la clientèle résidentielle. Un tel changement devrait plutôt s'inscrire dans la durée et faire l'objet d'une stratégie graduelle et à long terme; le modèle actuel de développement est présent depuis plus de quatre décennies et il est difficile, voire peu probable, d'espérer modifier ces préférences ainsi que les besoins des consommateurs en seulement quelques années.

[3] APCHQ. Service économique. Enquête sur les acheteurs de logements neufs – Édition 2006. Montréal, mars 2007.

Globalement, ce premier constat permet de dégager les conclusions suivantes :

- Les ménages en recherche d'un nouveau logement ont aujourd'hui une très grande préférence pour la maison individuelle.
- La maison neuve est largement privilégiée par les ménages en recherche d'un nouveau logement et ce, dû au prix élevé des maisons existantes.
- Les goûts et tendances en matière de choix résidentiels évoluent très lentement puisque les désirs de la majorité des ménages sont les mêmes depuis les quarante dernières années.
- La Ville de Québec fait fausse route en énonçant que les 72,200 logements potentiels prévus à l'intérieur du périmètre urbain permettront de combler les besoins des vingt prochaines années. Considérant que la grande majorité de ces unités seront dans des bâtiments multifamiliaux, une typologie qui ne répond pas aux préférences résidentielles de la grande majorité des ménages en recherche d'une propriété.
- Le resserrement de l'offre en maisons individuelles neuves sur le territoire de Québec fera augmenter le prix des maisons existantes de façon importante et poussera un grand nombre de ménages à s'établir à l'extérieur du territoire.

Second constat :

Les changements démographiques auront un impact limité sur les préférences résidentielles.

Les prévisions démographiques révèlent que la population vieillit de plus en plus, et cette tendance s'accentuera au cours des dix prochaines années. Afin de déterminer l'impact du vieillissement de la population sur les marchés domiciliaires, la SCHL a rendu publique une étude[4] portant sur la trajectoire résidentielle des personnes de 45-64 ans. Ce bassin de population augmentera dans les prochaines années, alors que celui des autres groupes d'âge décroîtra. Actuellement, près de 40 % des ménages vivant dans la RMR de Québec, soit environ 136,000 ménages, sont composés de personnes de 45 à 64 ans.

Interrogés dans le cadre de cette étude, les membres de cette cohorte ont exprimé que « *la recherche du confort, l'amélioration des conditions de vie, et la modification des besoins en matière de logement constituaient les raisons expliquant leur dernier déménagement* ». À ce titre, comme le précise cette étude de la SCHL, la mobilité résidentielle n'est pas attribuable à des phénomènes de société, tels le retour à la ville ou le rapprochement du lieu de travail, mais plutôt à une recherche de conditions d'habitation optimales.

Par ailleurs, cette étude de la SCHL démontre aussi que seul un ménage sur quatre composé de personnes de 45 à 64 ans envisage sérieusement de déménager dans un horizon de cinq à dix ans. Les raisons qui motiveront le déménagement étant la retraite, l'âge et la maladie. Pour les facteurs expliquant leur prochain déménagement, ces derniers restent les mêmes que ceux expliquant le dernier déménagement puisqu'en ordre d'importance ils sont :

- se rapprocher de la nature et de la tranquillité (34 %);
- avoir une résidence dont la taille est mieux adaptée à ses besoins (23 %);
- se rapprocher du travail (15 %);
- se rapprocher du centre-ville (11 %).

La grande majorité des ménages composés de baby-boomers privilégient donc le maintien de leur milieu de vie actuel. Une mise à niveau et une adaptation du parc résidentiel seront nécessaires pour permettre aux habitations existantes (dont les maisons unifamiliales) de répondre aux besoins d'une population vieillissante.

Par ailleurs, il est essentiel de noter que l'étude de la SCHL auprès des baby-boomers de la région de Québec indique que ces derniers ne délaisseront pas massivement leur milieu de vie actuel. Lorsqu'ils déménageront, leur choix de localisation sera affecté principalement par un désir de se rapprocher de la nature et un besoin d'avoir une superficie habitable mieux adaptée à leurs besoins.

[4] SCHL – Centre d'analyse de marché du Québec. Résumé d'étude sur la trajectoire résidentielle des 45-64 ans dans les RMR de Montréal et Québec. Montréal, 2002.

Ainsi, sur cette base, il est possible d'énoncer que, si la tendance se maintient, une proportion assez faible de ménages composés de baby-boomers effectuera un « retour à la ville » à court et moyen terme. Au contraire, la SCHL prévoit une consolidation des milieux de vie suburbains actuels (par les baby-boomers) et même une expansion du marché des résidences secondaires (chalets).

C'est donc dire qu'une proportion très limitée des baby-boomers effectue aujourd'hui et effectuera dans la prochaine décennie un « retour à la ville ». En fait, les résultats de l'étude démontrent plutôt une préférence marquée pour un « retour à la nature » puisque ce facteur est celui qui influencera le plus l'achat du prochain logement. Est-ce que l'offre potentielle prévue par la Ville de Québec à l'intérieur des limites du périmètre urbain répondra à cette demande? Il est possible d'évoquer que ce ne sera pas le cas. Certains effectueront effectivement un « retour à la ville », mais la grande majorité privilégiera de conserver son logement actuel le plus longtemps possible et tentera de se rapprocher de la nature s'il y a déménagement.

Par ailleurs, une enquête[5] de l'APCHQ menée en 2010 auprès d'un groupe-témoin composé de baby-boomers confirme qu'une majorité de ménages issus de cette cohorte démographique privilégiera de conserver sa maison actuelle le plus longtemps possible avant de devoir aller dans une résidence destinée aux personnes âgées. Ainsi, en 2010, les ménages composés de personnes de 45-65 ans souhaitent conserver leur résidence actuelle pour encore 13.7 années en moyenne. Si l'on examine plus précisément les choix résidentiels futurs des différentes cohortes de cette génération, on s'aperçoit que, bien qu'elle représente un certain attrait, la typologie condominium n'est pas la préférence de la majorité :

Typologie d'habitation future ?	**Cohorte 45-54 ans**	**Cohorte 55-64 ans**	**Cohorte 65-74 ans**
Condominium	28 %	22 %	14 %
Maison individuelle	43 %	18 %	7 %
Maison de retraite	14 %	43 %	65 %
NSP - NRP	15 %	17 %	14 %

Les valeurs sociales promues par la génération des 45 à 64 ans ne sont pas les mêmes que celles de la génération qui les précéda et leur tolérance à des environnements résidentiels de moindre qualité est beaucoup plus faible. Ainsi, une grande proportion des personnes âgées de 45 à 64 ans accompagne actuellement ses parents en fin de vie, ce qui a pour effet d'amplifier le désir d'avoir un milieu résidentiel de qualité, respectant ses préférences lors de la vieillesse. Notamment, plusieurs personnes, interrogées dans le cadre de l'enquête menée par l'APCHQ cette année, ont souligné l'importance d'avoir la possibilité de demeurer dans le même quartier et de trouver un compromis entre le désir de propriété, les besoins d'espace moins importants, et les contraintes associées à l'âge. Cette situation amène à trouver de nouvelles solutions résidentielles, notamment par le développement de typologies de maisons en rangée, ainsi qu'une amélioration de l'offre de maisons plain-pied.

[5] APCHQ. Bélanger, Pierre. La trajectoire résidentielle des baby-boomers : 15 ans plus tard. Montréal, 2010.

Globalement, ce second constat permet de dégager les conclusions suivantes :

- La mobilité résidentielle n'est pas attribuable à des phénomènes de société, tels le retour à la ville ou le rapprochement du lieu de travail, mais plutôt à une recherche de conditions d'habitation optimales
- La majorité des ménages (75 %) composés de personnes de 45 à 64 ans n'envisage pas de déménager au cours des prochaines années.
- Pour les ménages prévoyant déménager, le facteur le plus important dans le choix de leur nouveau logement sera la proximité de la nature et la tranquillité.
- Malgré toutes leurs qualités, les nouveaux secteurs résidentiels prévus par la Ville (écoquartiers, abords du tramway, etc.) auront un caractère purement urbain qui ne répondra pas directement aux préférences résidentielles exprimées par les baby-boomers souhaitant déménager.
- À court et moyen termes, la stabilité résidentielle des baby-boomers ne permettra pas de libérer un grand nombre de maisons unifamiliales existantes pour les jeunes ménages. La faiblesse de l'offre à Québec fera monter la valeur des unifamiliales existantes ainsi que le prix de vente des nouvelles, et forcera les jeunes ménages à s'établir hors du territoire municipal.

Troisième constat :

Limiter la diversité de l'offre résidentielle fait grimper le prix des maisons, resserre l'accès à la propriété, et menace le dynamisme économique de Québec.

Le prix moyen des propriétés a connu une hausse de 60 % au cours des vingt dernières années si l'on calcule en dollars actuels. Depuis 1990, cela fait une augmentation moyenne de 3 % par année. Depuis 2005, ce taux s'est accéléré pour atteindre une augmentation annuelle moyenne de 5.4 %. À l'automne 2009, on observait le prix de vente moyen le plus élevé de l'histoire de la Ville de Québec à 192,391 $.

Au niveau du secteur locatif, le taux d'inoccupation des logements est demeuré en 2010 largement sous le seuil d'équilibre de 3 % recommandé par la SCHL. Ainsi, le taux d'inoccupation à Québec était en juin 2010 de 0.4 % alors qu'il était à 0.6 % pour la même période en 2009. Par ailleurs, le loyer moyen était quant à lui en hausse de 3.3 % à 684 $ par mois, comparativement à 664 $ en 2009. Le taux d'inoccupation des logements locatifs était donc le plus bas au Canada, alors que le pourcentage d'augmentation des loyers moyens était quant à lui un des plus élevés au Québec.

La baisse de l'abordabilité résidentielle :

Au second trimestre de 2010, la RMR de Québec a vu son indice d'abordabilité résidentielle[6] se dégrader, notamment en raison de l'accroissement du prix moyen des maisons. À 158.7 pour le second trimestre de 2010, l'indice d'abordabilité résidentielle signifie que le revenu disponible moyen des ménages de la région excède de 58.7 % le revenu exigé par les prêteurs hypothécaires pour financer l'achat d'une résidence au prix moyen. Au premier trimestre de 2010, cet indice était de 162.0, ce qui illustre une baisse marquée de la capacité des ménages à acquérir une propriété résidentielle à Québec. Il faut se rappeler que l'abordabilité était à un sommet de 227.8 en 2002 et s'est constamment dégradée depuis. Un creux historique a été observé lors de la crise économique du début des années 1990 alors que l'indice était à 131.0.

Toutefois, contrairement à la crise des années 1990, il faut noter que Québec traverse de façon brillante la présente crise économique débutée en 2008. Contrairement à la crise précédente, notre ville a été relativement épargnée et bien que la plupart des indicateurs aient légèrement fléchi, la reprise est bien visible pour 2010. En fait, depuis 2000, le revenu personnel disponible par habitant de la Capitale-Nationale est supérieur à la moyenne québécoise. En 2008, ce revenu se situait à 26,363 $ et ce dernier a même augmenté de 5.5 % en 2008.

À ce titre, il est donc relativement paradoxal d'être face à une situation où le revenu personnel est en hausse marquée (les ménages ayant davantage de ressources) et où, en parallèle, l'indice d'abordabilité résidentielle est en baisse constante. C'est donc dire que la hausse des revenus des ménages et l'augmentation de la productivité de la région sont éclipsées par un poids financier de plus en plus grand, attribuable à l'achat d'un logement.

[6] Études économiques Desjardins. Indice d'abordabilité résidentielle. Montréal, 12 août 2010.

Un marché en hausse peut signifier une hausse des bénéfices pour les constructeurs résidentiels (dans la mesure où le coût des matériaux et de la main-d'œuvre est stable). Toutefois, pour les ménages de Québec, une telle situation reflète une difficulté de plus en plus grande à trouver un logement répondant aux caractéristiques voulues, dans la gamme de prix souhaitée.

Qu'est-ce qui explique la baisse constante de l'abordabilité résidentielle à Québec?
À notre avis, divers facteurs expliquent la baisse de l'abordabilité sur le territoire de Québec :

- une augmentation constante des valeurs foncières dans les vingt dernières années;
- des coûts de construction plus élevés (matériaux et main-d'œuvre);
- une rareté de plus en plus importante de terrains disponibles abordables à proximité des pôles d'emploi du centre-ville et du boulevard Laurier;
- des coûts de préparation des terrains plus élevés pour les terrains situés en milieu déjà construit;
- une hausse de la demande associée à la croissance démographique (les enfants des baby-boomers accèdent aujourd'hui massivement au marché).

Ainsi, la conjonction de ces facteurs explique la baisse de l'abordabilité. Toutefois, nous ne croyons pas que les espaces développables identifiés par la Ville au Plan de mobilité durable, offrant un potentiel de 72,200 logements, permettront de favoriser l'abordabilité. La majorité de ces espaces sont à l'intérieur du tissu urbain déjà construit et requièrent d'importants travaux de préparation (démolition, décontamination, etc.). Ces opérations nécessitent des investissements majeurs, avant même toute activité de construction, ce qui a pour effet de faire augmenter le prix des unités.

La baisse de l'abordabilité a un impact sur l'économie et diminue l'attractivité de Québec :
Un contexte économique favorable est sujet à entraîner une hausse des valeurs foncières. Toutefois, ce qui est actuellement particulier à Québec c'est que l'indice d'abordabilité baisse constamment et surtout plus rapidement que l'augmentation des revenus des ménages. À terme, cette situation aura un impact majeur sur le dynamisme économique régional. Notamment, la diminution de la quantité de terrains disponibles pour la construction domiciliaire aura pour effet de ralentir le dynamisme d'autres secteurs économiques puisqu'une hausse des coûts liés à l'habitation a pour conséquence de diminuer la proportion du revenu des ménages disponible pour la consommation de biens et services. Parallèlement, cette situation diminue l'attractivité de Québec pour les ménages de l'extérieur souhaitant éventuellement s'y établir.

Actuellement, un des atouts majeurs de la Ville de Québec, pour l'attraction de jeunes ménages provenant de l'extérieur de la région, repose sur son abordabilité résidentielle. Entre autres, les publicités télévisées, produites par la Ville et diffusées dans le marché de Montréal, soulignent l'intérêt de s'établir à Québec dû à la proximité de la nature et l'abordabilité de son offre résidentielle.

Considérant notre qualité de vie, la qualité de nos infrastructures et notre souhait collectif de vivre dans une des villes les plus dynamiques en Amérique du Nord, il est souhaitable de demeurer attractif pour

les jeunes ménages provenant de l'extérieur de la région. À ce titre, des mesures permettant d'améliorer l'indice d'abordabilité (tel qu'un agrandissement intelligent du périmètre urbain pour des projets de maisons unifamiliales) sont nécessaires.

Globalement, ce troisième constat permet de dégager les conclusions suivantes :

- Le prix moyen des propriétés est en constante hausse depuis les vingt dernières années et cette hausse s'est accélérée depuis 2005.
- Le taux d'inoccupation des logements locatifs est le plus bas au Canada, alors que le taux d'augmentation des loyers moyens est quant à lui un des plus élevés au Québec.
- L'indice d'abordabilité résidentielle est en forte baisse, bien que le revenu personnel par habitant soit en augmentation (et à un rythme plus élevé que la moyenne québécoise).
- La rareté des terrains disponibles et les coûts élevés associés à développer des projets en milieu déjà construits expliquent en partie la hausse du prix des nouvelles propriétés.
- Le développement des secteurs identifiés au Plan de mobilité durable nécessitera des investissements privés importants qui auront pour effet d'augmenter le prix moyen des propriétés (démolition, décontamination, construction en béton, etc.).
- Une baisse plus importante de l'indice d'abordabilité résidentielle aura des conséquences négatives sur les autres secteurs économiques (commerces et services) considérant la baisse du revenu disponible à des fins autres que le logement.
- Une baisse de l'indice d'abordabilité nuira aux efforts menés par la Ville de Québec pour attirer de jeunes ménages en provenance de l'extérieur de la région.

Quatrième constat :

Limiter l'agrandissement du périmètre urbain prive la Ville de revenus, encourage l'évasion foncière, et favorise l'étalement urbain.

Restreindre la croissance résidentielle de Québec aux seuls secteurs identifiés au Plan de mobilité durable aura pour effet d'encourager l'évasion foncière et l'étalement urbain, une situation dont profitent déjà la Ville de Lévis et les MRC périphériques. De plus, cela aura pour conséquence de priver la Ville de Québec de revenus fonciers.

En contraignant le périmètre urbain à ses limites actuelles, comme le propose le Plan de mobilité durable, le développement de projets résidentiels unifamiliaux se poursuivra principalement à l'extérieur du territoire de la Ville de Québec, dans des endroits peu ou mal desservis par les infrastructures, telles que les MRC de la Jacques-Cartier, de la Côte-de-Beaupré, de Portneuf, ainsi que dans les anciennes municipalités fusionnées à la Ville de Lévis.

Toute la périphérie de Québec connaît une importante croissance liée à l'étalement résidentiel depuis le début des années 2000. La pénurie des terrains, ainsi que le prix des nouvelles maisons sur le territoire de la Ville de Québec expliquent principalement pourquoi un nombre grandissant de ménages prend la décision de s'installer de plus en plus loin du cœur de la région. Une analyse des données de la SCHL révèle que, depuis 2004, davantage de gens s'implantent dans la périphérie de la Ville de Québec plutôt qu'à l'intérieur de ses limites. En 2008, ce sont 58 % des maisons individuelles qui se sont construites en périphérie de la Ville de Québec.

De 512,701 personnes en 1996, l'agglomération de Québec est passée à 540,056 personnes en 2008. Cette augmentation se caractérise par un taux d'accroissement annuel moyen de 2.8 % entre 1996 et 2001, de 4.5 % entre 2001 et 2006, et de 7.5 % entre 2006 et 2008. Pour cette dernière période, la croissance de la région de Québec a surpassé celle de l'ensemble du Québec, un renversement de tendance qui génère un nouveau paradigme, notamment en ce qui a trait à la gestion de l'urbanisation. Il est toutefois à noter que de forts signes d'étalement urbain sont observables au niveau des données démographiques puisque pour la période 2006-2008, les taux d'accroissement annuels moyens de la Ville de Lévis (14.4 %) et des MRC périphériques de Portneuf (11 %), de la Jacques-Cartier (18 %) et de la Côte-de-Beaupré (24.8 %) dépassaient largement celui de l'agglomération de Québec pour la même période.

Par exemple, les municipalités de Lac-Beauport, de Fossambault-sur-le-Lac et de Stoneham ont été fortement touchées par le processus de développement. Notamment, entre 2002 et 2009, la ville de Stoneham a vu s'ajouter près de 600 nouvelles maisons, alors qu'elle en comptait un total de seulement 1,700 en 2001. La municipalité de Fossambault-sur-le-Lac a quant à elle vu sa population augmenter de 45 % entre 2001 et 2009. Parallèlement, de 2002 à 2009, la Ville de Lévis a elle aussi connu une importante croissance de sa population, passant de 127,905 à 134,458 citoyens. À l'heure actuelle, ce sont près de 20 projets d'habitation majeurs qui sont en réalisation sur ce territoire et près de la moitié

de ceux-ci sont situés à l'extérieur du territoire de l'ancienne Ville de Lévis, soit principalement à Saint-Nicolas et à Saint-Romuald. Dans sa *Stratégie de la fonction résidentielle* parue en 2005, la Ville de Lévis envisageait une croissance d'environ 750 logements par année jusqu'en 2014. Cette situation correspond à un ajout net de 9,000 logements pour la période de 2008 à 2016.

Par ailleurs, l'insuffisance générale de l'offre de terrain fait en sorte que l'on observe de plus en plus de projets résidentiels dans des municipalités éloignées telles que Saint-Lambert-de-Lauzon, dans la MRC de la Nouvelle-Beauce, où la population a augmenté de 11.2 % entre 2001 et 2006.

La mise en place de limites strictes à l'urbanisation de la Ville de Québec aura donc pour conséquence directe d'accélérer la croissance de la Ville de Lévis et des MRC de la Jacques-Cartier, de Portneuf et de la Côte-de-Beaupré. En plus d'alourdir le fardeau fiscal de l'ensemble de la collectivité québécoise par la nécessité d'augmenter l'assiette de services publics pour desservir ces territoires éloignés du centre, cette situation fera en sorte que la Ville de Québec se privera de revenus de la taxe foncière. Considérant que la taxation foncière est la principale source de revenus des municipalités, cela est problématique quant à l'accès à des services municipaux de qualité pour l'ensemble des résidants de la Ville de Québec.

Il serait possible de mieux contrôler cet étalement urbain aux conséquences graves pour la région en établissant un mécanisme d'agrandissement ponctuel et intelligent du périmètre urbain de la Ville de Québec. Ainsi, sur la base des préférences des ménages et des prévisions démographiques, il serait possible d'autoriser annuellement l'agrandissement d'une superficie déterminée du périmètre urbain afin que Québec puisse offrir une gamme complète de produits résidentiels (allant du condominium au centre-ville, à la maison individuelle dans le nord de la Ville).

Globalement, ce quatrième constat permet de dégager les conclusions suivantes :

- Depuis 2004, la rareté des terrains abordables sur le territoire de la Ville de Québec fait en sorte que davantage de gens s'implantent dans les MRC périphériques, dans des territoires parfois mal desservis par les infrastructures. Ce choix s'explique par la difficulté de trouver à Québec une maison individuelle neuve et abordable répondant à leurs critères en matière de grandeur, de proximité de la nature, et de présence de services.
- Des projets de type suburbain se construisent de plus en plus loin du centre, jusque dans les MRC éloignées de la Nouvelle-Beauce ou de Lotbinière.
- L'étalement urbain prive la Ville de revenus fonciers, bien qu'elle doive assurer tous les services liés à sa centralité.
- La mise en place de services publics loin de Québec représente des coûts pour l'ensemble de la collectivité.
- Il est possible de gérer l'agrandissement du périmètre urbain de façon à s'assurer que la Ville de Québec offre aux ménages des opportunités résidentielles s'accordant à leurs préférences.

Cinquième constat :

Il est possible d'aménager des projets résidentiels permettant une gestion écologique et sécuritaire des eaux de ruissellement.

Un enjeu évoqué lors de l'annonce du Plan de mobilité durable réside dans la protection des bassins versants des prises d'eau de la Ville de Québec. Notamment, cet argument est mis de l'avant pour expliquer l'imposition de limites strictes au périmètre urbain, particulièrement dans la portion nord du territoire de la ville. Notre eau potable provient principalement de cinq sources :

- De la rivière et du lac Saint-Charles (53 %);
- De la rivière Montmorency et de ses bassins versants (16 %);
- Du lac des Roches et de la rivière des Sept Ponts (6 %);
- Du fleuve Saint-Laurent (21 %);
- Des eaux souterraines (4 %).

La qualité de ces sources d'eau potable peut être affectée par les activités humaines, entre autres par des aménagements de terrain générant un écoulement inadéquat des eaux pluviales ou par la présence de fuites dans les équipements de gestion des eaux grises.

Favorable à la mise en place de mesures de protection des sources d'eau potable, l'*APCHQ – région de Québec* est toutefois d'avis qu'il est possible de poursuivre de façon intelligente le développement résidentiel à l'intérieur des limites des bassins versants, en mettant de l'avant des techniques novatrices et éprouvées de gestion des eaux pluviales et en obligeant un entretien adéquat des fosses septiques. Notamment, l'approche « *Low Impact Development* » (LID) permet de reproduire, de façon artificielle, le cheminement des eaux de pluie sur un site à l'état naturel, avant le développement immobilier. Dans le même ordre d'idées, l'APCHQ – région de Québec a manifesté par écrit son désir de prendre part à l'élaboration du Guide du promoteur, en cours à la Ville de Québec; notre approche s'est soldée par un refus.

L'approche se base sur l'infiltration naturelle des eaux de pluie de même que sur des techniques de rétention à même les sites où elles sont générées. L'approche LID permet de réduire la quantité d'eau de ruissellement produite, assure l'augmentation de l'infiltration de l'eau dans le sol afin de contribuer à la recharge de la nappe d'eau phréatique, permet de retenir temporairement les eaux de ruissellement, contribue à la diminution de la quantité de polluants dans les eaux, et finalement assure un contrôle de l'écoulement des eaux de ruissellement dans les cours d'eau.

Globalement, ce cinquième constat permet de dégager les conclusions suivantes :

- La protection des sources d'eau potable de la Ville de Québec est stratégique et nécessite des mesures de protection.
- Il est toutefois possible de poursuivre la construction résidentielle dans les bassins versants des prises d'eau en mettant de l'avant des techniques éprouvées de gestion écologique des eaux pluviales et en obligeant un entretien adéquat des fosses septiques et des équipements privés de gestion des eaux usées.

Sixième constat :

Le succès résidentiel des quartiers centraux repose avant tout sur la qualité de l'environnement offert plutôt que sur la coercition des choix du public.

Quels sont les facteurs intervenant dans le choix d'un nouveau logement? Une enquête menée par l'APCHQ[7] auprès d'acheteurs de logements neufs révèle qu'en ordre d'importance le prix, le lieu géographique et la superficie habitable sont les facteurs qui priment.

Facteurs intervenants sur le choix de localisation d'un ménage :
Par ailleurs, en ce qui a trait à la localisation de leur nouvelle habitation, la même enquête révèle que la majorité des acheteurs considère la sécurité, la qualité et la beauté du quartier, ainsi que l'accessibilité au réseau routier comme étant les facteurs déterminants. Moins d'un tiers des acheteurs croient en la proximité d'un parc, d'un parent ou des transports collectifs comme étant des facteurs déterminants.

C'est donc dire que **les acheteurs souhaiteront habiter dans les quartiers centraux dans la mesure où les logements offerts et le milieu de vie répondront à leurs attentes et leurs préférences**. Si le prix et la superficie habitable du logement, de même que les caractéristiques sécuritaires et esthétiques du quartier répondent aux préférences des acheteurs, ces derniers seront réceptifs à s'y installer. La Ville doit donc privilégier la mise en place des conditions idéales pour les acheteurs au sein des quartiers centraux, plutôt que chercher à empêcher les consommateurs de s'établir dans certaines parties du territoire en y interdisant le développement.

La complémentarité des quartiers périphériques et des quartiers centraux :
En opposition à l'agrandissement du périmètre urbain, il est fréquemment évoqué qu'il serait souhaitable de privilégier le développement et la consolidation des quartiers centraux de Québec. Ce point de vue nous semble erroné et ne prend pas en considération les préférences des consommateurs. Selon la logique évoquée précédemment, les quartiers centraux de la ville offriraient assez de potentiel de développement pour permettre de répondre à l'entièreté de la demande résidentielle. Ainsi, le Plan de mobilité durable sous-tend que de développer de nouveaux projets résidentiels dans les espaces non urbanisés des arrondissements de Beauport, La Haute-Saint-Charles et Charlesbourg « minerait » le potentiel de développement des quartiers centraux, selon une logique de « parasitage » des clientèles.

En fait, cette vision du marché résidentiel ne prend pas en considération le fait que les caractéristiques des ménages ont largement évolué dans la dernière décennie. La multiplication des « modes de vie » fait en sorte que certains ménages privilégieront d'habiter au centre-ville, alors que d'autres, la majorité, iront plus naturellement vers des environnements de maisons unifamiliales.

Bien que la maison unifamiliale attire toujours une majorité de ménages pour des raisons d'espace, de prix, et de proximité à la nature, une nouvelle clientèle dite « purement urbaine » s'est aussi développée.

[7] APCHQ. Service économique. Enquête sur les acheteurs de logements neufs – Édition 2006. Montréal mars 2007.

Composée de couples sans enfants, de retraités et de personnes seules, cette clientèle urbaine est aujourd'hui en mesure d'assurer à elle seule le succès des efforts de redynamisation de l'habitation dans les quartiers centraux de Québec, si la qualité de l'offre répond à ses attentes. Entre 1991 et 2001, le nombre de ménages formés d'un seul adulte a augmenté quatre fois plus rapidement que le nombre de ménages composés de deux adultes. Cette réalité relativement nouvelle fait en sorte que le succès des efforts d'augmentation de l'offre résidentielle au centre-ville est, somme toute, assuré, malgré tous les projets qui seront développés ailleurs sur le territoire de Québec.

Il est donc possible de densifier le centre, mais aussi, et simultanément, de permettre de nouveaux projets résidentiels composés de maisons unifamiliales. Deux marchés sont alors visés, ce qui permet à la Ville de Québec de renforcer son offre résidentielle globale, tout en offrant une variété de modes de vie pour toutes les clientèles et d'améliorer son attractivité sur la scène régionale.

Globalement, ce sixième constat permet de dégager les conclusions suivantes :

- Les facteurs les plus importants, intervenant dans le choix de localisation d'un ménage, sont la sécurité, la qualité et la beauté du quartier, ainsi que l'accessibilité au réseau routier.
- La croissance résidentielle des quartiers centraux passe par l'amélioration de leur attractivité (sécurité, esthétique, accessibilité) et non la coercition des choix des consommateurs.
- Le développement des quartiers centraux et des quartiers périphériques est complémentaire puisque des clientèles différentes peuvent être visées.
- Offrir une variété de typologies sur le territoire de Québec, de la maison unifamiliale au condominium, permet de renforcer l'offre résidentielle de notre ville.
- Il est possible de densifier les quartiers centraux tout en autorisant le développement de nouveaux projets résidentiels unifamiliaux.

Nos conclusions quant aux besoins réels

Les pages précédentes ont fait état de nos réserves par rapport à la stratégie 5.1 (« urbaniser autrement ») proposée par le Plan de mobilité durable. Nous croyons au bien-fondé des projets d'écoquartiers lancés par la Ville de Québec et souhaitons participer à la création de ces nouveaux environnements résidentiels. Toutefois, la création de ces nouveaux secteurs, de même que la densification des abords de l'éventuel tramway, ne doit pas se réaliser en dépit d'une amélioration de l'offre en maisons individuelles sur le territoire de la Ville de Québec.

Tel que nous l'avons démontré, contraindre la croissance résidentielle aux seuls secteurs à l'intérieur des limites actuelles du périmètre urbain aura plusieurs impacts négatifs, notamment :

- Un grand nombre de ménages privilégieront de s'établir à Lévis et dans les MRC périphériques, ce qui aura pour effet d'accélérer le phénomène de l'étalement urbain.
- Le prix de revente des maisons individuelles existantes et situées à Québec augmentera radicalement, dû à une stabilité de l'offre, malgré une hausse de la demande.

De façon indirecte, cette situation affectera aussi l'indice d'abordabilité résidentielle de Québec, ce qui aura conséquemment un impact sur d'autres secteurs économiques (consommation de biens et services), de même que sur la vitalité de l'industrie de la construction résidentielle (une industrie contribuant largement au dynamisme de Québec). Parallèlement, cela pourrait aussi miner les efforts entrepris par la Ville de Québec pour attirer des jeunes ménages en provenance de l'extérieur de la région.

Tel qu'évoqué par la SCHL, la mobilité résidentielle n'est pas attribuable à des phénomènes de société tels le retour à la ville ou le rapprochement du lieu de travail, mais plutôt à une recherche de conditions d'habitation optimales. De ce fait, il est peu probable que les logements potentiels prévus au Plan de mobilité durable répondent aux besoins pour les vingt prochaines années. Le Plan indique un potentiel de 72,200 nouvelles unités résidentielles à l'intérieur du périmètre urbain. Considérant les caractéristiques des secteurs visés, il est possible d'évoquer qu'en fait, moins de 11,000 pourront être de type « maison individuelle ».

Néanmoins, selon notre analyse et en considération des préférences des consommateurs et des prévisions démographiques, nous croyons que les besoins réels[8] seront les suivants pour les vingt prochaines années sur le territoire de l'agglomération de Québec :

- ± 28,500 maisons individuelles;
- ± 6,100 maisons jumelées;
- ± 4,600 maisons en rangée;
- ± 9,200 unités en condominium.

[8] Les besoins réels sont estimés sur la base d'une croissance de 51,200 nouveaux ménages d'ici à 2031, ainsi que des préférences des consommateurs, exprimées à l'Enquête canadienne sur la rénovation et l'achat de logement, réalisée par la SCHL en mars 2009.

C’est donc dire la différence entre la vision de la Ville et la réalité du marché résidentiel de la région de Québec.

Nous croyons qu’il est donc essentiel et stratégique d’adapter le Plan de mobilité durable à la réalité du marché immobilier de Québec, aux préférences des consommateurs et dans le respect du concept de la liberté de choix en matière résidentielle, sans quoi la mise en œuvre du document aura des impacts marqués sur le dynamisme de la Ville de Québec.

Par ailleurs, nous sommes d’avis que, globalement, les autres stratégies (5.2 à 5.7) offrent une opportunité intéressante d’améliorer la qualité de vie des résidants de Québec et nous appuierons la Ville dans la mise en œuvre de ces dernières.

Entre autres, nous souhaitons améliorer la desserte en transport collectif dans les projets résidentiels, nous souhaitons adapter nos pratiques afin que les projets d’ensemble favorisent les déplacements actifs, tels la marche et le vélo, et nous souhaitons favoriser davantage l’intégration de l’autopartage aux projets. Par ailleurs, nous sommes d’avis que la multiplication des stationnements incitatifs à proximité des pôles d’échange et le long du réseau de transport collectif à haut niveau de service (HNS) est une solution intelligente et durable qui doit être mise de l’avant.

Nos recommandations

L'APCHQ – région de Québec souhaite que le Plan de mobilité durable soit davantage en lien avec la réalité du marché et les choix exprimés par les consommateurs. À ce titre, nous proposons les recommandations suivantes afin de nous assurer que la mise en œuvre du document contribue positivement à la croissance durable de Québec :

1. **Mettre en place une mécanique assurant l'agrandissement du périmètre urbain en fonction de la croissance démographique, des préférences de ménages et du contexte économique de Québec.**

   Bien que le potentiel de développement de logements multifamiliaux soit en théorie illimité (puisque reposant sur la construction en hauteur), le potentiel de développement de maisons individuelles est, quant à lui, limité à l'espace disponible.

   À ce titre, la mise en place d'un mécanisme annuel d'agrandissement du périmètre urbain (basé sur les besoins, les préférences de ménages et l'état de l'économie de la Ville) permettrait de combler les besoins en développements unifamiliaux, tout en assurant un équilibre entre toutes les typologies offertes sur le territoire de Québec.

2. **Inviter l'industrie à collaborer à l'élaboration de guides de design favorisant l'amélioration des pratiques.**

   L'*APCHQ* a récemment diffusé auprès de ses membres le guide intitulé « *Le guide des options écolos – Une exclusivité de l'APCHQ* ». Offrant un éclairage sur les diverses options qu'il est possible de mettre de l'avant, en vue de rendre les projets résidentiels plus écologiques, le guide touche à plusieurs composantes du bâtiment (consommation d'eau, efficacité énergétique, qualité de l'air, réduction des gaz à effet de serre, réduction du gaspillage des ressources) et permet d'améliorer les pratiques de notre industrie.

   Sur la base de notre volonté d'améliorer nos pratiques, nous croyons qu'un partenariat est possible et souhaitable entre l'APCHQ et la Ville de Québec, afin de s'assurer que les futurs développements résidentiels, construits par nos membres sur le territoire de la Ville de Québec, s'inscrivent dans une approche de développement durable. D'autres guides, associés à l'aménagement des terrains ou à la configuration des projets résidentiels pourraient être élaborés et faire l'objet de formations pratiques auprès de nos membres. Cette volonté s'inscrit très bien dans le souhait de « *développer de nouveaux concepts de résidences unifamiliales et bifamiliales* » évoqué au Plan de mobilité durable.

3. **Assurer la participation de tous les acteurs de l'industrie immobilière à la mise en œuvre du Plan de mobilité durable.**

   L'*APCHQ – région de Québec* est consternée que l'industrie immobilière ne fasse pas partie des « partenaires » identifiés en vue de la mise en œuvre du Plan de mobilité durable. Par leurs

projets et leurs actions, nos membres construisent la ville de demain et il est surprenant que notre participation n'y soit soulignée.

Nous avons la volonté d'accompagner la Ville dans l'amélioration de la qualité de vie et du dynamisme de Québec, et à ce titre, nous sommes des partenaires stratégiques. Notre approche favorise la collaboration et le partenariat avec les responsables municipaux, et c'est dans cet esprit que nous avons élaboré le présent mémoire.

© 2010 – Association provinciale des constructeurs d'habitations du Québec Inc. Région de Québec

Relever le défi du plan de mobilité durable de la ville de Québec

Mémoire sur le plan de mobilité durable de la ville de Québec

Centre de Recherche en Aménagement et Développement
Université Laval

Équipe Accès à la cité

Groupe interdisciplinaire de recherche sur les banlieues

30 septembre 2010

Le Centre de Recherche en Aménagement et Développement (CRAD) tient d'emblée à saluer la réalisation de ce plan de mobilité durable. La Ville de Québec s'est dotée d'un instrument aussi innovant qu'indispensable à la planification de son territoire. Nous soulignons en particulier le caractère ambitieux de la cible proposée par la Ville, qui consiste à doubler la part modale du transport en commun d'ici 2030 à Québec et à Lévis.

Malgré que cette période de consultation chevauche la rentrée Universitaire, il nous a semblé très important de proposer un arrimage entre ce projet extrêmement important pour la Ville de Québec et une partie du savoir que nous accumulons au CRAD depuis près de 40 ans. Ce mémoire ne présente donc aucune étude scientifique spécifique au plan de mobilité durable. Il ne nous a pas non plus semblé qu'il était dans notre mission de chercheur(e)s de prendre position point par point sur son contenu.

L'objectif de ce mémoire consiste plutôt à apporter un éclairage scientifique sur certaines des stratégies proposées pour atteindre la cible du doublement de la part modale, à partir de revues de littérature internationale et d'études spécifiques sur Québec. Cette matière scientifique doit nous permettre d'attirer l'attention sur les facteurs de succès et de risques liés à ces stratégies et de fournir certaines recommandations sur les éléments clés et sensibles à prendre en compte.

Parmi les stratégies proposées, certains éléments importants sont en étroite relation avec des recherches récentes menées en particulier par l'équipe *Accès à la cité* et le *Groupe interdisciplinaire de recherche sur les banlieues* (GIRBa) tous deux rattachés au CRAD.

1. *Se déplacer autrement*

   De nombreuses stratégies sont proposées pour multiplier le choix des modes de déplacement. Parmi celles-ci, le CRAD souhaite apporter un éclairage sur la proposition de tramway et le choix de son tracé.

2. *Consolider et structurer le développement par le transport collectif*

   Plusieurs études ont démarré ces dernières années concernant les impacts de la proximité au service de transport en commun sur le marché résidentiel. Ces études apportent certains éléments de réflexion sur cette stratégie.

3. *Utiliser l'automobile autrement*

   Parmi les moyens proposés pour utiliser l'automobile autrement, le CRAD soutient particulièrement la recommandation du groupe de travail qui vise à « intensifier la promotion de l'auto-partage et d'en faciliter l'utilisation ». Il présente les résultats d'une étude approfondie menée en 2009 sur les pratiques des membres du service d'autopartage Communauto à Québec.

Par ailleurs, il nous semble pertinent d'ajouter la stratégie suivante :

4. *Penser des alternatives à l'étalement urbain dans le respect des aspirations résidentielles*

   Pour inciter les résidents à habiter plus près du centre et à diminuer leur dépendance à l'automobile, il faut penser des formes d'habitation qui répondent aux besoins et aspirations des ménages. Il y aura parmi ces derniers une majorité de nouveaux ménages issus non seulement de la migration internationale et interrégionale mais aussi de la fragmentation des ménages existants.

Faits saillants

Cette section présente les faits saillants de quatre études ou synthèse d'études présentées en annexe.

Les facteurs de succès des systèmes légers sur rails (SLR)

Paul Villeneuve

Deux textes de Paul Villeneuve apportent un éclairage sur la question du tramway. Un premier texte reprend les résultats d'une étude sur les facteurs de succès de différents systèmes légers sur rails et un deuxième analyse la situation de Québec, et en particulier les deux tracés proposés, à la lumière des facteurs de succès identifiés.

Deux grilles d'évaluation multicritère ont été mises au point par des spécialistes en transport pour étudier les systèmes légers sur rails (SLR). La première évalue le degré de succès de

sept SLR existants en Amérique du Nord et en Europe, à travers 15 critères. Le cas de Vancouver, dont le Sky Train sort en tête de l'évaluation, peut être intéressant à comparer à Québec, notamment concernant la densification urbaine. En effet, dans les secteurs proches du Sky Train, le nombre de logements dans des bâtiments de 5 étages ou plus a augmenté sept fois plus que dans le reste de la métropole. Le Sky Train aurait donc influencé le type d'investissement, en incitant les promoteurs à construire des édifices à logements plutôt que des maisons unifamiliales. Toutefois, autour du Sky Train, le profil démographique a également changé : la population est plus scolarisée et les disparités de revenus sont plus fortes. Ceci soulève un enjeu d'équité concernant l'accès à des logements abordables et proches du SLR. Cet enjeu d'abordabilité des logements concerne également l'achalandage des TC puisqu'une étude américaine montre que les locataires utilisent plus le transport en commun que les propriétaires.

A partir de la deuxième grille d'évaluation multicritère portant sur les facteurs et les critères de succès des SLR et montrant que l'implantation d'un SLR est un projet urbain multidimensionnel, Paul Villeneuve évalue sommairement le cas de Québec. Il évoque certains des facteurs de succès à prendre en compte, pour le déploiement du tramway comme outil de développement urbain mais aussi plus spécifiquement pour les deux tracés en question, soient les scénarios *Charest* et *René-Lévesque*. L'auteur recommande sur cette base de procéder à une analyse coût-bénéfice pour les deux scénarios et esquisse ici les questions et enjeux qui pourraient y être abordés.

Caractéristiques socio-économiques

Une forte croissance de la population et des emplois est un facteur facilitant pour l'implantation d'un SLR dans une friche urbaine. Sur le tracé René-Lévesque, les conditions actuelles semblent d'ores et déjà favorables, mais concernant le scénario Charest, on doit se demander si la croissance observée à Québec est suffisante à long terme pour « faire naître » la demande? Ce pari apparaît risqué mais il reste raisonnable relativement aux prévisions statistiques de croissance qui permettent un certain optimisme, notamment en termes de démographie.

Configuration du tissu urbain

Les études recommandent de prioriser les grands axes urbains pour le succès d'un SLR. Le tracé René-Lévesque possède déjà un corridor très structuré, tandis que celui de Charest est encore à structurer. Si le seul critère de succès était le niveau d'achalandage, il est à peu près certain que le tracé sur René-Lévesque serait privilégié.

Localisation des lignes du SLR

A court et moyen terme le tracé René-Levesque aurait probablement un impact significatif sur la mobilité des résidents de Québec. Le tracé Charest pourrait aussi avoir un impact, mais à plus long terme. Il constitue donc un pari relativement incertain en termes de mobilité des résidents de Québec.

Mesures de planification des transports

Par principe, l'achalandage d'un nouveau SLR ne devrait pas diminuer celui du système d'autobus. Même si certaines réorganisations seront nécessaires, le tracé Charest ne

concurrence pas le Métrobus. Celui de René-Lévesque nécessite une réorganisation plus conséquente des lignes de Métrobus. Par ailleurs, quel que soit le tracé, la localisation des stations de SLR sera aussi délicate que cruciale.

Mesures d'urbanisme

L'effet le plus positif d'un SLR sur le développement urbain tient à son rôle de catalyseur dans le processus régional de gouvernance. Toutefois, le tracé Charest nécessitera un fort leadership pour renverser la vocation actuelle de ce boulevard qui est celle d'un axe autoroutier. En revanche, c'est un tracé qui présente peu de risque d'oppositions des résidents.

La valeur économique et l'appréciation des services de transport collectifs par la population

Jean Dubé, Marius Thériault et François Des Rosiers

Plusieurs études réalisées à Québec ces dernières années au CRAD portent sur le lien entre le service de transport en commun et la valeur résidentielle. Les infrastructures associées au transport ainsi que les services de transport collectif peuvent avoir un fort impact sur les valeurs immobilières. L'évaluation de la perception de ces modes de déplacements par le marché est devenue primordiale, dans la mesure où elle exprime l'appréciation et la satisfaction des citoyens pour l'offre de transport, tout en ayant une influence importante sur la variation des prix de l'immobilier qui constituent une source de financement appréciable pour les municipalités.

À Québec, Dubé *et al.* montrent que l'arrivée du Métrobus en 1992 a augmenté le prix des résidences situées entre 50 et 300 mètres du trajet. Pour le marché immobilier résidentiel unifamilial, les auteurs estiment que l'arrivée du Métrobus a généré une hausse des valeurs de 42 millions de dollars en l'espace d'un peu plus de dix ans. Par ailleurs, une analyse effectuée cet été à Québec montre que l'implantation du Métrobus en 1992 n'a réussi à freiner le déclin des TC que dans le couloir central, là où ce dernier est effectivement utilisé. Par ailleurs, l'extension de 1995 vers des secteurs plus périphériques de Charlesbourg, Beauport et Pointe de Ste-Foy a peut-être empiré le déclin de ces secteurs en termes de part modale du TC, sans avoir non plus d'effet significatif sur les valeurs foncières. Les parts modales de ces secteurs sont maintenant nettement inférieures à celles du reste du territoire; la voiture domine nettement les secteurs à l'extrémité des couloirs Métrobus (Dubé et al., 2010). Une autre étude publiée par cette équipe dans *Sustainable Transportation* explique en partie le phénomène : plutôt que le Métrobus, les résidents de ces secteurs valorisent les express au moment d'acheter une résidence. Une compilation des comptages de montée de passagers dans les autobus montrent aussi que ces résidents semblent effectivement les utiliser.

Pour leur part, Des Rosiers *et al.* [31] ont mesuré l'effet de proximité au TC des résidences unifamiliales, en considérant particulièrement les fréquences de passage. Les résultats montrent que la fréquence de passage des autobus réguliers a pour effet de faire diminuer le prix des résidences, de façon significative, dans un rayon de 50 à 400 mètres. L'analyse montre également que, mesurée à l'échelle de la ville, la fréquence de desserte du Métrobus n'a pas d'effet significatif sur les prix, alors que la fréquence des services Express fait augmenter les valeurs marchandes des résidences unifamiliales situées entre 100 et 400 mètres du tracé. Les autobus Express ont par conséquent un effet évident sur la valeur immobilière dans les quartiers périphériques. Ces résultats concernant les fréquences de passage permettent de reconsidérer l'importance accordée à cette dimension du service de TC. En revanche, d'autres résultats de la même étude montrent que les résidences qui bénéficient d'un plus grand choix de destinations voient leurs prix majorés.

Bien que ces études ne concernent pas un service de tramway, elles s'accordent pour dire que les services de transport doivent être répartis sur le territoire en fonction de la demande réelle, quitte à viser également des objectifs de développement à plus long terme. Aller en sens inverse, c'est-à-dire développer le service dans des secteurs qui n'ont que peu d'habitude d'utilisation des transports en commun, risque d'utiliser inadéquatement les ressources normalement dévolues au TC, tout en faisant diminuer la part modale des TC dans l'ensemble des déplacements des résidents de Québec.

Un moyen efficace de favoriser le développement des transports actifs et collectifs? L'effet de l'autopartage.

Louis Alexandre, Marius Thériault et Marie-Hélène Vandersmissen

Le CRAD a réalisé en 2009 une étude sur la mobilité d'une population particulière de Québec, les membres du service d'autopartage Communauto. Cette étude montre comment l'autopartage appuie l'adoption de comportements de mobilité qui privilégient les transports actifs (marche et vélo) et collectifs (autobus), ce qui contribue à réduire considérablement les émissions de GES, tout en réduisant le nombre de véhicules en circulation et l'espace de stationnement requis, tant dans les quartiers centraux, que dans les banlieues de première et seconde couronnes.

Les résultats de l'étude montrent que, si on veut réellement réduire les GES, il est nettement plus efficace d'agir sur la motorisation que sur la densification, bien que cette dernière soit évidemment souhaitable pour développer les transports actifs et collectifs. En corollaire, le développement et le soutien de l'autopartage est un moyen très efficace de favoriser la baisse de motorisation, car celui-ci contribue à sensibiliser les adhérents aux coûts réels de l'automobile et les incite à adapter leurs comportements de mobilité : réduction des distances, choix des transports actifs pour les déplacements courts, des transports collectifs sur les plus longues distances, de l'autopartage en derniers recours lorsque les autres modes sont inadaptés. Si on enlève l'autopartage de l'équation, une proportion appréciable

des abonnés choisit de s'acheter une voiture et le choix modal s'en trouve complètement modifié (retour au tout à l'automobile).

Cette étude démontre aussi clairement qu'il existe un bon potentiel de transfert modal de l'automobile vers les modes actifs et les transports en commun si des actions appropriées sont mises en œuvre. Ceci devrait inciter la ville de Québec à revoir sa politique de stationnement afin de soutenir activement le développement de l'autopartage en offrant des stationnements dédiés sur rue près des lieux de résidence des abonnés. On suggère également de prévoir des stationnements de vélo et des pistes cyclables à proximité des stationnements de Communauto. À notre avis, le développement de l'autopartage à Québec n'est qu'embryonnaire et peut être étendu sur une bonne partie du territoire. A l'exception des ménages avec plusieurs jeunes enfants et de ceux qui effectuent plus de 10'000 km par an, l'autopartage est une solution valable dans tous les autres cas et, compte tenu de l'étalement actuel des activités sur le territoire, il s'agit d'un service nécessaire pour réduire la motorisation et ses effets environnementaux. De plus, c'est une voie d'action quasi gratuite pour la ville, puisque ce sont les abonnés qui défraient le coût du service. Le plan d'action actuel qui vise à développer le réseau de pistes cyclables à des fins utilitaires et à proposer des secteurs plus denses afin de soutenir l'offre locale de services de proximité va à notre avis dans la bonne direction. Un soutien renforcé de l'autopartage pourrait accroître l'efficacité et la portée de ces interventions, tout en réduisant la demande totale de stationnement.

Freiner l'étalement urbain et changer les comportements de mobilité ? L'incontournable prise en compte des besoins et aspirations résidentiels

Groupe interdisciplinaire de recherche sur les banlieues.

Le Groupe interdisciplinaire de recherche sur les banlieues (GIRBa) étudie l'étalement urbain en lien avec le vieillissement démographique à Québec depuis près d'une quinzaine d'années. Associant chercheurs en sciences humaines et designers, il met de l'avant des solutions architecturales et urbaines pour en contrer les effets.

Le GIRBa accueille tout d'abord avec enthousiasme le Plan de mobilité durable visant à adopter des principes d'aménagement pour la Ville de Québec qui favorisent l'établissement de ménages dans des quartiers plus centraux ainsi qu'une moins grande dépendance à l'automobile pour ses résidents.

Cependant, certaines réserves quant aux stratégies proposées en lien avec des objectifs spécifiques sont émises sur la base des recherches et des travaux de design urbain qu'il mène, mais aussi qu'il recense ailleurs dans le monde, en lien principalement avec les choix et les aspirations résidentiels des québécois, la diversité des ménages et modes de vies contemporains et la complexité des stratégies de déplacements au quotidien qui s'en suit.

1. *Inciter l'ensemble de la population à adopter des comportements de mobilité durable.* Le plan de mobilité durable doit non seulement viser à réduire la dépendance à l'automobile

des nouveaux ménages, mais aussi offrir au plus grand nombre possible de résidents (étudiants et de travailleurs) des options appropriables de transport alternatif et *collectif.* Or, dans sa forme actuelle, le tracé du tramway dessert mal une grande partie des résidents des banlieues de Québec ainsi qu'un nombre important de personnes vivant dans secteurs d'immeubles locatifs. Par ailleurs, la future connexion Québec-Lévis pourrait bien avoir comme effet d'inciter les nouveaux ménages à opter pour une maison unifamiliale dans un nouveau développement de la Rive-Sud, misant sur un futur transport collectif pour accéder aux services et équipements de Sainte-Foy. Cela pourrait avoir des conséquences perverses sur l'étalement que le Plan cherche à contenir.

2. *Revoir de manière réaliste le nombre de logements requis dans les nouveaux quartiers.* La réalisation des infrastructures requises pour l'installation d'un tramway s'échelonnera sur un minimum de 5 ans, plus vraisemblablement 10 ans, si on tient compte des études de faisabilité et de l'obtention du financement. Les nouveaux ménages pourraient bien s'installer dans d'autres secteurs avant que les logements des nouveaux quartiers ne soient disponibles.
3. *Adéquation de l'offre avec les aspirations résidentielles.* Les nouveaux secteurs résidentiels ainsi que les types d'habitation qui y seront vraisemblablement édifiés risquent de ne pas correspondre aux aspirations résidentielles de la majorité des ménages. En effet, les aspirations résidentielles dominantes sont celles qui se rapprochent de la maison unifamiliales avec son terrain privé. Comme la gestion de la mobilité passe aussi par la densification résidentielle, une manière de répondre à la demande en logements unifamiliaux serait de fixer une cible de transformation de 10% des résidences unifamiliales en bifamiliales, voire de permettre par une réglementation adéquate la subdivision d'un lot de bungalow pour la construction de deux maisons jumelées. Enfin, l'insertion résidences avec services au sein des secteurs de banlieues vieillissantes permettrait de libérer des maisons unifamiliales pour les jeunes ménages.
4. *Assurer des logements locatifs abordables le long des axes majeurs de transports collectifs.* Dans les projets d'édification de nouveaux quartiers, la proportion d'immeubles locatifs qui sera édifiée n'est pas précisée, avec le danger d'une dominance de la copropriété qui sert mal les étudiants, les nouveaux immigrants, les jeunes travailleurs et les personnes à faibles revenus. Il semblerait particulièrement important de définir des cibles de logements abordables.
5. *Servir les besoins et les aspirations d'une société vieillissante.* Les recherches du GIRBa se préoccupent depuis longtemps du vieillissement des résidents des anciennes banlieues. Ce mouvement continuera de s'accentuer avec l'agglomération qui attire bon nombre de retraités d'autres villes et régions. Alors que le tramway est un mode de transport idéal pour cette population, il se pourrait que celle-ci en bénéficie peu car ses quartiers sont un peu délaissés par l'infrastructure et seule une très petite partie d'entre-elle est susceptible de les quitter pour se rapprocher des secteurs mieux desservis.

Conclusion

La Ville de Québec s'est dotée d'un plan de mobilité durable avec un objectif et des stratégies très ambitieux. L'existence même de ce plan, ainsi que la constitution d'un groupe de travail sur ce thème, et enfin, l'émergence d'un débat sur la mobilité durable sont à nos yeux, déjà en soi, des résultats remarquables qui témoignent de l'importance maintenant accordée à ces questions par la Ville de Québec. Cette évolution rejoint les tendances observées dans la littérature scientifique mais elle rejoint aussi la ligne directrice qui émerge de plus en plus clairement de nos recherches et qui tend vers une ville renouvelée où transport, mobilité, et qualité urbaine se réconcilient.

Le défi pour la Ville réside maintenant dans la mise en œuvre de ce plan et en particulier dans le choix approprié des actions à mettre en place. Des questions importantes sont encore à résoudre concernant la planification des moyens d'action envisagés, notamment en termes de responsabilités, de délais et de modalités de financement. La mise en place d'un plan d'action comprenant ces différents éléments d'ici 2030, ou en tout cas pour les 4 prochaines années, s'avérerait nécessaire une fois les consultations terminées.

D'une manière générale, les études rassemblées ici, malgré leur diversité, malgré aussi leur lien parfois indirect avec le projet de tramway, indiquent assez clairement que le pari de la Ville concernant le tracé du tramway est risqué sur de multiples aspects.

Tout d'abord, le boulevard Charest a clairement une vocation autoroutière et sa transformation vers une vocation plus résidentielle est un défi majeur, notamment mais pas exclusivement en termes de gestion de trafic.

Ensuite, nos études soulignent un possible décalage entre, d'une part le type d'offre résidentielle envisagée et le mode de vie très urbain qu'il suggère, et d'autre part, une demande sociale qui semble maintenir son attrait pour la banlieue et le mode de vie unifamilial.

Par ailleurs, ce tracé pourrait être très sensible à une gestion subtile et délicate de la croissance espérée. Il ne sera pas facile de suffisamment concentrer cette croissance aux abords du tracé envisagé et il faut aussi veiller à ce que les développements résidentiels qui doivent accompagner ce projet arrivent à temps et soient abordables pour satisfaire la demande initiée par la croissance des ménages attendue.

Enfin, nos études montrent qu'il est préférable de se baser sur une analyse de la demande en transport en commun pour renforcer les chances de succès de leur déploiement à d'autres parties de la ville. Or, le tracé du boulevard Charest semble sur ce point aussi constituer un pari audacieux sur l'avenir.

Le rôle d'un centre de recherche tel que le CRAD ne consiste certainement pas à prendre position sur cette prise de risque. Assumer ou non ce risque n'est pas une décision de nature scientifique. Ainsi, nous avons souhaité plutôt contribuer à la réflexion en avançant

quelques éléments permettant de mesurer l'ampleur du risque envisagé. Or, globalement, nos études indiquent que ce risque semble important.

Toutefois, il serait regrettable que ce constat entrave un processus à nos yeux extrêmement prometteur. Nous préférons souligner, au contraire, que cette prise de risque contraste avec un excès de prudence qui empêche parfois les villes d'évoluer en accord avec les aspirations de leurs résidents. Québec et ses résidents ont la chance aujourd'hui de mener un débat sur un plan de mobilité durable ainsi que sur la contribution potentielle d'un tramway à l'atteinte de ces objectifs. Dans ce contexte, la mise en évidence d'un risque important souligne surtout la nécessité d'un leadership, d'une gouvernance urbaine et régionale, déterminée, mais aussi éclairée par le croisement de regards politiques, scientifiques et citoyens.

Ainsi, scientifiquement, notre recommandation la plus univoque porte sur le besoin de comparer dans une **analyse approfondie les avantages et inconvénients de différents tracés pour le projet de tramway**. Il nous semble aussi important de souligner que le choix modal s'associe à des modes de vies et l'augmentation des **services de TC suffit rarement à lui seul** pour déclencher des changements aussi importants. D'autres actions, touchant plus globalement les comportements et les modes de vie, doivent accompagner le développement des TC pour permettre tel que souhaité un doublement de leur part modale. Sans exclure d'autres mesures, nos études soulignent en particulier le potentiel considérable de l'autopartage.

Florent Joerin, Professeur

Directeur du Centre de recherche en aménagement et développement

Université Laval.

ANNEXES

Les facteurs de succès des systèmes légers sur rail 11

Le tramway comme outil de redéveloppement urbain 15

La valeur économique et l'appréciation des services de transport collectifs par la population 22

Un moyen efficace de favoriser le développement des transports actifs et collectifs? L'effet de l'autopartage. 34

Références bibliographiques concernant les travaux du GIRBa 59

Les facteurs de succès des systèmes légers sur rail

Paul Villeneuve

Depuis 1970, plus de 300 tramways et systèmes légers sur rail (SLR) ont été mis en service à travers le monde. Un bon nombre d'entre eux existent depuis assez longtemps pour que leur degré de succès puisse être évalué sur plusieurs dimensions. À cet effet, des spécialistes en transport ont mis au point une grille d'évaluation multicritère qui permet de jauger non seulement le degré de succès des SLR existants mais aussi d'identifier les facteurs qui influencent leur succès (Babalik-Sutcliffe, 2002; Mackett & Babalik-Sutcliffe, 2003).

Cette grille d'évaluation doit être multicritère car les objectifs poursuivis par les pouvoirs publics qui décident d'investir dans un SLR sont eux-mêmes multiples. Une étude publiée en 1998 (Mackett & Edwards, 1998) et portant sur 46 nouveaux systèmes de transport collectif (TC) mis en service depuis 1976 a permis d'identifier les objectifs suivants, outre ceux partagés par tous de faire croître l'achalandage et de contrôler les coûts :

a) réduire la congestion (30 sur 46)
b) améliorer le transport collectif (24)
c) stimuler le développement (20)
d) améliorer l'accès au centre-ville (12)
e) améliorer l'environnement (12)

Pour développer leur grille d'évaluation du degré de succès atteint, les spécialistes ont enquêté auprès de sept villes ayant implanté un SLR entre 1980 et 1994 : Sacramento, San Diego, St Louis, Vancouver, Manchester, Sheffield et Newcastle upon Tyne. Leur grille compte cinq dimensions mesurée chacune par trois critères :

Avoir une fréquentation élevée

- Nombre de passagers par km est plus élevé que la moyenne nationale
- Taux d'occupation des véhicules plus élevé que la moyenne des systèmes étudiés
- Achalandage réalisé plus grand qu'achalandage prévu

Coûts de construction et d'opération contrôlés

- Coût de construction par passager est moins élevé que la moyenne nationale
- Coûts d'opération par passager est moins élevé que la moyenne nationale
- Proportion des coûts couverte par usagers plus élevée que la moyenne nationale

Augmentation de l'achalandage

- Part modale du TC augmente
- Fréquentation des autobus ne diminue pas en raison du nouveau SLR
- Fréquentation du nouveau système est en croissance

Réduire la congestion routière et les problèmes environnementaux

- Réduire l'usage de l'automobile
- Réduire la congestion
- Améliorer la qualité de l'air

Améliorer la densification et la croissance urbaine

Renforcement du centre-ville
Requalification de friches urbaines
Densification urbaine le long des lignes

Cette grille couvre assez bien l'ensemble des préoccupations au sujet des SLR. Si on donne le même poids à chacun des 15 critères, le Sky Train de Vancouver sort en tête avec un score de 10 sur 15, alors que St Louis et San Diego sont à égalité en deuxième place avec un score de 8. Il est intéressant de constater que Vancouver score positivement sur les trois critères de fréquentation élevée et, aussi, sur les trois critères de densification urbaine. Par ailleurs, aucune des villes étudiées ne réussit à scorer sur les critères de réduction de la congestion et de la pollution.

Certains aspects du cas de Vancouver valent la peine d'être décrits. Le Sky Train de Vancouver a été mis en service en 1986, soit depuis bientôt 25 ans. Il s'agit d'une période assez longue pour que des changements possibles d'ordre structurel (comme la densification par exemple) aient eu le temps de se produire. Conséquemment, Vancouver peut devenir un «comparable» intéressant pour Québec où le projet de tramway présenté dans le plan de mobilité durable est associé à des objectifs ambitieux de densification urbaine. Il ne faut toutefois pas oublier que Vancouver a été une ville d'assez forte croissance au cours des dernières décennies. Ceci a sans doute facilité les changements structurels. Il y a aussi le fait que l'agglomération est un peu à l'étroit entre la mer d'une part et les montagnes de l'autre, ce qui favorise une forme urbaine un peu plus dense dans l'ensemble.

Les changements démographiques à long terme autour des stations du Sky Train ont été étudiés par Dublanko (2009). La croissance du nombre de logements dans des édifices de cinq étages ou plus entre 1981 et 2006 a été de 839% (de 1 365 à 12 820) dans les secteurs de recensement proches des stations du Sky Train et de 121% (de 47 130 à 104 270) dans l'ensemble de la région métropolitaine de Vancouver. Aussi, le profil de la population habitant dans les secteurs de recensement proches du Sky Train a changé. Elle est devenue plus scolarisée : la population ayant un diplôme universitaire a crû de 533% (de 3 100 à 19 625) alors qu'elle croissait de 312% dans l'ensemble de la région métropolitaine (de 104 770 à 431 960). Pour ce qui est du revenu, les disparités de revenu entre les personnes dans les secteurs de recensement proches du Sky Train sont devenues plus fortes que celles dans l'ensemble de la région métropolitaine, ceci étant probablement dû à l'arrivée de personnes plus fortunées dans le voisinage du Sky Train. Elles y occupent des appartements luxueux dans des tours à logement de construction récente insérées dans un tissu urbain plus ancien occupé par des ménages moins fortunés.

Une remarque intéressante de Dublanko (2009, p. 23) porte sur le fait qu'en raison de la forte croissance de la ville, les développeurs auraient probablement investi dans les zones de friche urbaine même sans Sky Train, mais peut-être dans du logement moins dense. Le Sky Train aurait donc influencé le type d'investissement : dans des édifices à logement plutôt que des unifamiliales. Enfin, un enjeu d'équité est soulevé par le cas de Vancouver. Les nouveaux logements assez luxueux ont pour conséquence de diminuer l'accès à des logements à prix abordable à proximité des stations et diminuer par le fait même l'accès au Sky Train des gens moins fortunés. Une façon de pallier à ceci mentionnée par Dublanko est de construire une proportion suffisante de logements à loyer abordables, et pas seulement des condominiums, afin de tenir compte du fait que les locataires utilisent plus le transport en commun que les propriétaires. Une étude américaine (Kuby, 2004) suggère qu'une augmentation de 1% de la proportion de locataires à distance de marche des stations fait augmenter la fréquentation de 6,24 passagers.

L'étude de Mackett et Babalik-Sutcliffe (2003) comporte une deuxième grille portant cette fois sur les facteurs qui font le succès (ou non) des SLR. Ces facteurs sont de deux types et chacun repose sur un certain nombre de critères. La distinction entre ces deux types de facteurs est intéressante dans la mesure où elle donne autant de poids aux facteurs sur lesquels les acteurs locaux ont une prise, soit ceux qui relèvent des politiques publiques, qu'elle en donne aux facteurs hérités, en quelque sorte, de l'histoire de la ville, soit leur profil spatial, économique et social .

Facteurs et critères de succès des SLR

Configuration du tissu urbain
Centre-ville viable
Emplois et commerces pas trop dispersés
Densité de population assez grande
Présence de corridors de développement
Caractéristiques socioéconomiques
Appui de la population au SLR
Transports publics sont sécuritaires
Fréquentation (avant SLR) des transports publics est élevée
Revenu des quartiers desservis sont moyens (ou faibles avec tarifs abordables)
Localisation des lignes du SLR et facteurs de coût
Les lignes sont prévues le long de corridors urbains développés
Le corridor ne traverse pas de zones en déclin
Le corridor est compatible avec les tendances de croissance
Le corridor est compatible avec les plans d'urbanisme
Le système est peu coûteux (ou coûteux mais dans un environnement propice)
Gestion du système
Fréquences élevées
Cartes mensuelles et autres
Correspondances gratuites avec autobus
Quelques déplacements gratuits (au centre-ville par exemple)
Marketing et publicité efficaces
Agents de sécurité à bord et dans les stations
Mesures de planification des transports
Système intégré dans plans régionaux
Système intégré aux projets urbains
Stations bien localisées par rapport aux attracteurs et générateurs de déplacements
SLR et réseau d'autobus sont bien intégrés l'un à l'autre
Stationnement incitatifs près des stations
Stationnement restreint au centre-ville
Mesures d'urbanisme
Plans d'urbanisme adaptés au nouveau système (rezonage par exemple)
Offrir des incitatifs pour TOD (transit-oriented development)
Encourager les projets conjoints de développement
Localiser les édifices publics près des stations
Créer des rues piétonnes
Encourager le redéveloppement du centre-ville
Encourager les projets de réhabilitation urbaine

En tout, 32 critères sont proposés pour cet ensemble de 6 facteurs. Nous devrions nous attendre à une forte corrélation entre le score obtenu sur l'échelle de succès et le nombre de critères de succès identifiés dans chaque ville. C'est effectivement le cas (r = 0,95). Vancouver sort en tête avec 22 facteurs de succès sur un total possible de 32. St Louis et San Diego arrivent en deuxième place avec chacune un total de 16 facteurs de succès.

Afin de valider leur méthode, les auteurs l'ont ensuite appliquée aux cas de six autres SLR, ceux de Baltimore, Los Angeles, Portland, San José, Calgary et Rouen. Cette fois également, c'est la ville canadienne, Calgary (succès : 10, critères : 22) qui sort en tête suivie de Rouen (9,21) et Portland (9,21).

En somme, cet exercice suggère que si on voit l'implantation d'un SLR comme un projet urbain multidimensionnel, et que l'on cherche à connaître des villes ayant eu du succès à cet égard, il y a de bonnes chances pour que Vancouver, Calgary, St Louis, San Diego, Portland et Rouen soient de bonnes candidates. Si, maintenant, on s'intéresse au rôle joué par un SLR dans la densification urbaine, notons que seulement Vancouver et Rouen scorent sur chacun des trois indicateurs de succès pour cette dimension.

En ce qui concerne le cas de Québec, peut-être la grille des dimensions du succès pourra-t-elle être appliquée au service de tramway d'ici 10 à 20 ans? Il serait toutefois possible d'appliquer dès maintenant au cas de Québec la deuxième grille, celle des facteurs et critères de succès. Une application systématique dépasse toutefois le cadre de ce mémoire où nous évoquons tout au plus certains éléments à prendre en compte.

Le tramway comme outil de redéveloppement urbain

Paul Villeneuve

Il est très intéressant de constater que le plan de mobilité durable soumis à la consultation comporte une très forte dose de considérations urbanistiques. Une proposition ressort avec force : faire en sorte que le tramway desserve les nouveaux quartiers projetés, dont les écoquartiers. Cette orientation du plan signifie qu'il s'agit d'un plan à long terme, sur 20 ans au moins. Rappelons qu'il a fallu presque 20 ans pour renverser les tendances dans le quartier Saint-Roch (Villeneuve et Trudelle, 2008). Les plans de redéveloppement du quartier ont été réalisés au début des années 1990, la population et l'emploi ont recommencé à croître dans le quartier entre 1996 et 2001, mais ce n'est que plus récemment que cette relance est devenue plus ferme. Soulignons également l'importance des institutions du secteur public dans le redéveloppement de Saint-Roch.

De façon assez nette, les propositions contenues dans le plan de mobilité durable prolongent le redéveloppement de Saint-Roch et étendent à un périmètre plus grand de la Basse-Ville les efforts de redéveloppement. En voulant faire de Saint-Roch la plaque tournante du transport collectif et en projetant le développement d'écoquartiers desservis par le nouveau tramway, le plan de mobilité durable fait apparaître un futur possible assez captivant pour ceux et celles qui suivent l'évolution à long terme de notre ville. Les commentateurs ont raison de dire que ce plan risque de changer les choses à Québec, tout autant que l'a fait le rapport Vandry-Jobin de 1968, qui proposait le réseau d'autoroutes en grande partie construites au cours des années 1970. À la différence que le plan d'aujourd'hui nous amène dans une tout autre direction.

Plusieurs l'ont dit, l'aspect le plus surprenant du tracé planifié pour le tramway est la proposition de le faire passer par le boulevard Charest plutôt que par le boulevard René-Lévesque. Le niveau d'achalandage actuel du métrobus sur René-Lévesque est largement suffisant pour justifier un tramway. Si le seul critère de succès était le niveau d'achalandage, il est à peu près certain qu'une première ligne entre la Colline parlementaire et le centre-ville de Sainte-Foy jouirait d'un succès rapide, et pourrait ouvrir la voie à des prolongements vers Pointe-Sainte-Foy, le Trait carré de Charlesbourg et le terminus de d'Estimauville, c'est-à-dire les corridors envisagés depuis longtemps.

Ce scénario «René-Lévesque» serait en quelque sorte un scénario à faible risque face au scénario «Charest» dont le niveau de risque est sans doute beaucoup plus élevé en raison surtout de la nécessité de «faire naître» la demande dans le segment de la ligne qui longera le boulevard Charest. Et cette obligation ne se résume pas à faire en sorte que des résidents déjà sur place adoptent le transport collectif, comme ce serait sans doute le cas pour une proportion des résidents le long de René-Lévesque.

Il faudrait procéder à une analyse comparative coût-bénéfice de ces deux scénarios, ce qui déborde largement le cadre de ce mémoire. Toutefois, en nous inspirant de la grille proposée plus haut à la section «les facteurs de succès des systèmes légers sur rail», il est au moins possible ici d'esquisser des questions et des enjeux qui pourraient être abordés dans cette analyse comparative. Supposons que l'horizon envisagé est celui du plan de mobilité durable, soit 20 ans ce qui nous reporte vers 2030.

Les caractéristiques socioéconomiques

On note qu'en général, les SLR qui ont du succès, tout particulièrement ceux qui contribuent à réhabiliter des friches urbaines (Amekudzi & Fomunung, 2004), se trouvent dans des villes où la croissance économique est forte, comme nous l'avons vu pour Vancouver et Calgary. Une forte croissance de la population et des emplois agit, non pas comme une cause, mais plutôt comme facteur facilitant si la décision est prise de mettre un SLR à profit pour réhabiliter des friches urbaines (Knight & Trygg, 1977). Elle fait en sorte qu'il est plus facile d'affecter une partie appréciable de la croissance à des sites délaissés qui peuvent être redéveloppés de façon plus massive et plus rapide que des sites dans des zones déjà développées. Et ceci est d'autant plus vrai si les friches urbaines à redévelopper sont situées à proximité de sites déjà développés.

Les perspectives de croissance économique à long terme dans la région métropolitaine de Québec sont-elles suffisantes pour jouer ce rôle de facteur facilitant?

Les observateurs notent que depuis une quinzaine d'années, l'économie de la région va plutôt bien et qu'une restructuration est en cours, qui a pour effet de diminuer la dépendance par rapport au principal employeur, l'État québécois. Déjà il y a 7 ans, on notait cette restructuration de l'économie régionale (Mainguy, 2003). En effet, au cours des années 1990, l'économie de la RMR de Québec a connu une certaine diversification au profit de secteurs importants de sa base économique surtout la fabrication de produits technologiques, les services scientifiques et techniques, ainsi que la finance, les assurances et l'immobilier. Cette tendance s'est poursuivie au cours de la décennie 2000, quoique de façon un peu plus lente vers la fin de la décennie en raison du ralentissement attribuable à la crise financière mondiale. Une part non négligeable des activités liées à la haute technologie prend place dans la zone de l'Université Laval et dans Saint-Roch, à proximité donc des segments du tramway projeté qui traverse ces zones.

Les prévisions démographiques pour Québec sont redevenues optimistes après avoir été pessimistes dans un passé récent. L'Institut de la statistique du Québec prévoit maintenant que 51 000 nouveaux ménages s'établiront à Québec au cours des 20 prochaines années. Le rapport sur la mobilité durable estime que 22 600 nouveaux logements pourraient être construits dans les corridors du tramway.

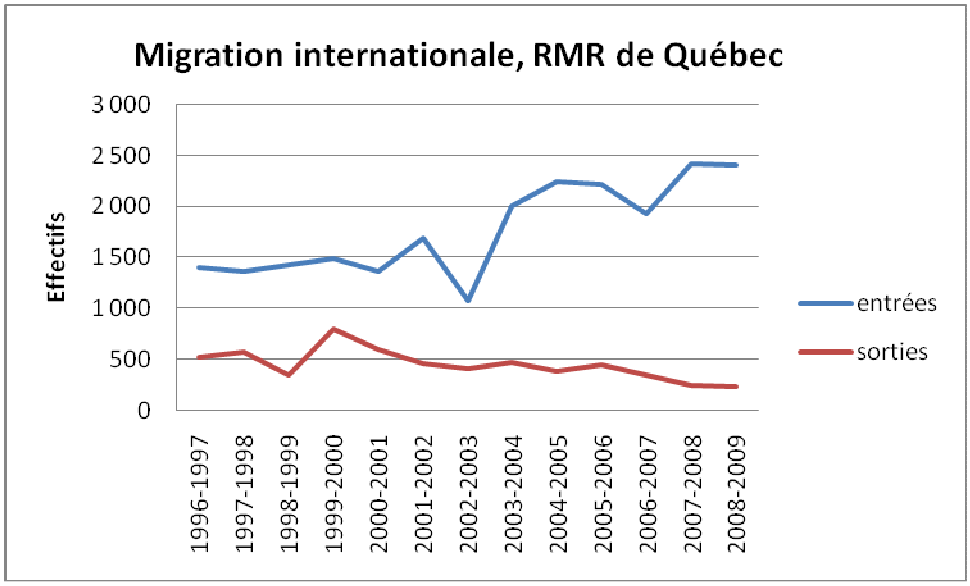
Dans le scénario «Charest», il s'agit, à toutes fins pratiques, de créer un quartier de toutes pièces en construisant, sur 20 ans, 7 600 logements et 480 000 m² de terrains affectés à des commerces et des bureaux. Ceci constitue 15% des 51 000 nouveaux logements prévus par l'Institut de la statistique du Québec d'ici 2031 dans la région métropolitaine recensement (RMR) de Québec, et environ 8% de la croissance des superficies de terrain pour commerces et bureaux prévus d'ici 2021 (soit 6 millions de m^2, c'est-à-dire la moyenne entre les 4,6 millions de m^2 obtenus en projetant le taux développement des dernières années et les 7,3 millions de m^2 correspondant aux intentions exprimées en 2007 par les entreprises de la région (Plan, p.75 et conférence de presse du 10 juin 2010).

Est-il réaliste de penser que quelque 44% des nouveaux ménages logeront à proximité du tramway?

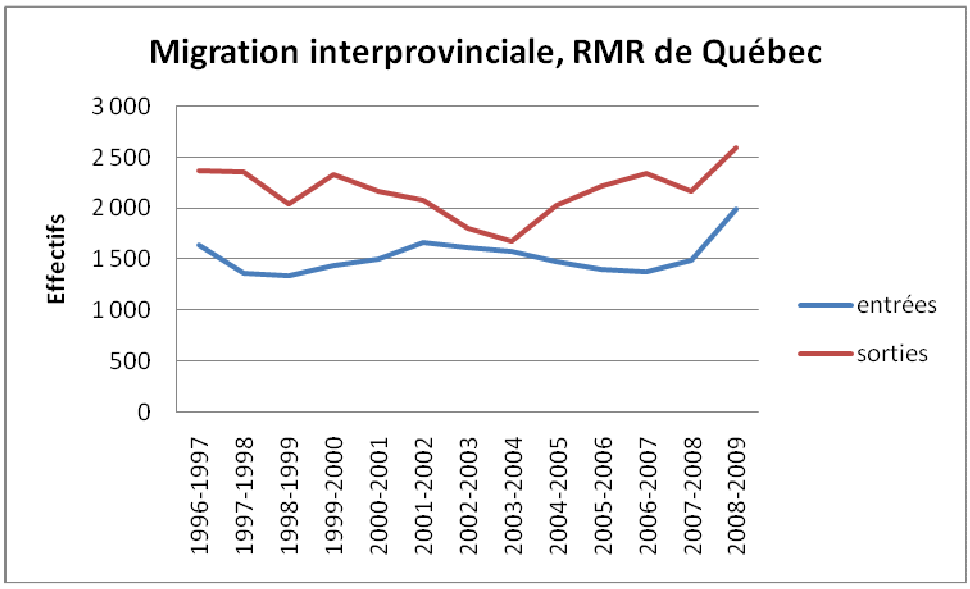
Il faudra sans doute des incitatifs forts pour qu'il en soit ainsi car, jusqu'à nouvel ordre, ce sont des zones de la RMR de Québec localisées à l'extérieur de la ville de Québec qui présentent les taux de croissance les plus élevés.

La nouvelle économie qui émerge à Québec fait appel à une main-d'œuvre assez jeune. Il semble que les efforts de diversification économique commencent à se répercuter sur la

croissance démographique. Ceci est d'abord visible par le biais des migrations internationales. Depuis le milieu des années 1990, le nombre d'immigrants arrivant à Québec a tendance à augmenter d'année en année alors que le nombre d'émigrants a tendance à diminuer. La capacité d'attraction de Québec se manifeste également au plan des migrations interrégionales à l'intérieur du Québec. Le solde migratoire interrégional augmente depuis le début des années 1990 et il est plus de 4 fois plus élevé pour la période 2001-2006 que pour la période précédente (1996 – 2001). Cette tendance se remarque aussi pour les soldes spécifiques aux groupes d'âges des jeunes adultes. À cet égard, notons surtout le solde positif de 1 952 personnes chez les 25-29 en 2001-2006. Ce solde était négatif au cours des périodes précédentes. On peut penser que ce revirement traduit une meilleure capacité d'attraction et de rétention du marché du travail car les entrées sont passées de 8 700 à 12 100 et les sorties de 9 900 à 10 100 entre 1996-2001 et 2001-2006. Or, ce groupe d'âge a habituellement terminé ses études et est en train de s'insérer dans le marché du travail. La seule ombre au tableau concerne les migrations interprovinciales où la RMR de Québec continue à afficher un plus grand nombre de départs que d'arrivée.



Source : Institut de la statistique du Québec



Source : Institut de la statistique du Québec

Les soldes migratoires interrégionaux, région de la Capitale nationale

Groupes d'âge	1991-96	1996-01	2001-06
15-19	764	941	1217
20-24	2172	4258	5793
25-29	-1240	-1182	1952
30-34	-1111	-2262	-709
Tous âges	1939	2431	11427

Source : Institut de la statistique du Québec

Enfin, à très long terme, la croissance économique et démographique de la région de Québec pourrait être affectée positivement par les tendances qui se dessinent dans le nord de la planète. En effet, Laurence C. Smith de UCLA, un spécialiste des changements climatiques dans l'Arctique, vient de publier un livre qui essaie de voir comment la mondialisation, l'exploitation des ressources, la démographie et les changements climatiques sous-tendent des enjeux nordiques hautement stratégiques (The World in 2050: Four Forces Shaping Civilization's Northern Future. Dutton / Penguin, 2010). Il note que le Canada a une des croissances démographiques les plus élevées dans le monde, six fois plus élevée que celle de la Chine et comparable à celle de l'Inde. Même si le centre de gravité de la population canadienne se déplace vers l'ouest, il est fort probable que l'effervescence nordique aura des retombées à Québec, la plus nordique des grandes villes canadiennes avec Edmonton.

La configuration du tissu urbain

L'existence de corridors de développement urbain revient souvent dans la littérature comme facteur favorable au succès d'un SLR. C'est le cas de Vancouver mais aussi de St Louis (Warren, 1995), de Salt Lake City (Kuby et al., 2004), de Newcastle et de Manchester (Babalik-Sutcliffe, 2002). À cet égard, Québec est bien dotée de corridors de développement. Le scénario «René-Lévesque» place le tramway au milieu du corridor Colline parlementaire- Sainte-Foy alors que le scénario «Charest» longe ce corridor au pied de la falaise.

Localisation des lignes du SLR

On peut penser qu'un tram sur René-Lévesque fera augmenter la part des transports collectifs dans l'ensemble des déplacements de l'agglomération. Le tracé sur Charest aura certainement un impact global plus modeste car, dans ce dernier cas, l'augmentation prendra place à partir d'un très faible niveau. Toutefois, à long terme, si le développement urbain prévu se réalise, on ne peut exclure que l'augmentation de l'achalandage sur 20 ans soit plus élevée dans le scénario Charest que dans le scénario René-Lévesque.

Autant le boulevard Charest que le boulevard René-Lévesque ont l'avantage d'être localisés entre les deux principaux pôles urbains de la RMR (le centre-ville de Québec et celui de Sainte-Foy). Présentement, selon les horaires des circuits, le circuit 18 qui passe par Charest met à peu près le même temps (20 minutes) que le métrobus (21 minutes) entre le pavillon Desjardins de l'Université Laval et la rue de la Couronne dans Saint-Roch. Mais si on considère la Colline parlementaire qui est présentement le principal attracteur de déplacements du centre-ville de Québec, le boulevard René-Lévesque y donne accès, à partir de Sainte-Foy, beaucoup plus directe. Cependant, si au cours des années qui

viennent, Saint-Roch s'affirme face à la Colline parlementaire et devient la principale composante du centre-ville, le niveau d'accessibilité du segment du boulevard Charest va sans doute augmenter, faisant aussi croître le niveau d'attraction que ce segment exercera sur les développeurs.

La gestion du système

Il faut souhaiter ici le recours à une panoplie aussi large que possible des diverses mesures de gestion susceptibles d'assurer le succès du tramway. Ces mesures portent, par exemple, sur la fréquence des rames, sur des formules de tarification diversifiées ainsi que sur des correspondances faciles et gratuites avec les autobus, sur la gratuité de certains déplacements et sur des formules de publicité efficaces.

Les mesures de planification des transports

Un principe largement partagé veut que l'achalandage d'un nouveau SLR ne devrait pas faire diminuer l'achalandage du système d'autobus. Immanquablement, une réorganisation des lignes d'autobus est nécessaire lors de la mise en service du SLR. Un SLR par Charest ne remplacera pas le métrobus qui continuera à circuler sur René-Lévesque. Si le SLR capture la partie des déplacements qui prend place entre Sainte-Foy d'une part et Saint-Roch et plus à l'Est d'autre part, ne laissant au métrobus sur René-Lévesque que les déplacements à l'intérieur du tronçon Sainte-Foy – Colline parlementaire, ce métrobus pourrait devenir un parcours assez «local», laissant peut-être de la place à des aménagements pour les déplacements à vélo. Par ailleurs, qu'arriverait-il au parcours 7 sur le Chemin Sainte-Foy si des aménagements étaient faits dans la falaise afin de faire en sorte que le tramway puisse éventuellement desservir les quartiers localisés en haut de celle-ci?

La localisation des stations est cruciale. Une étude américaine (Kuby, 2004) portant sur les facteurs d'achalandage des stations de SLR dans neuf villes des États-Unis montre l'importance du niveau d'accessibilité mesuré en temps de déplacement dans le réseau. L'aménagement d'un grand nombre de stations augmente le temps de parcours : chaque augmentation de 1% du temps relatif de déplacement d'une station vers toutes les autres stations se traduit par 18,7 passagers de moins montant dans le tramway à la station concernée. Mais un effet de substitution prend place : des stations plus éloignées les unes des autres diminuent la proportion de la population localisée à distance de marche des stations et cette dernière variable a aussi un effet appréciable sur la fréquentation des stations. Un essai réalisé en 2007 par un étudiant du CRAD, Jean-Sébastien Boucher, a par exemple proposé une méthode d'analyse multicritère pour évaluer quels emplacements offrent globalement les meilleures qualités d'ensemble.

Les mesures d'urbanisme

Certains auteurs notent que l'effet le plus positif d'un SLR sur le développement urbain tient à son rôle de catalyseur dans le processus régional de gouvernance, en fournissant une justification pour mettre en place des mesures de contrôle de l'affectation des sols et des incitatifs pour orienter la croissance vers des corridors de densification (Knight & Trygg, 1977).

Toutefois, pour qu'un SLR qui traverse des friches urbaines ait du succès, il faut une combinaison de facteurs structurels et politiques. Il faut, d'une part, que la croissance économique et démographique régionale soit prononcée et, d'autre part, un leadership

régional capable d'orienter cette croissance aux endroits stratégiques dans les corridors du SLR.

Le boulevard Charest pourra-t-il vraiment changer à ce point de vocation ?

Un avantage du tracé Charest tient à la possibilité de densifier sans faire face à l'opposition des résidents car il n'y en a pas! On se souvient des véhémentes protestations des résidents au sud du boulevard Laurier à Sainte-Foy devant les projets de densification.

Cependant, comment concilier densification et mixité avec le caractère actuel de Charest qui constitue encore un axe autoroutier de transport lourd. Ce caractère pourrait même être amplifié avec la réfection de l'intersection Charest-Robert- Bourassa. D'ailleurs, quels sont les liens entre cette réfection, le projet de tramway et celui de boulevard urbain? On veut aussi faire un boulevard urbain de Robert-Bourassa vers le sud jusqu'à Laurier. Dans ce cas, à la pointe du matin, où se dirigeront toutes les voitures arrivant de l'ouest à la hauteur de Robert-Bourassa?

Références

Amekudzi, A. & I. Fomunong (2004) Integrating brownfields redevelopment with transportation planning, *Journal of Urban Planning and Development*, 130(4) 204-212.

Arrington, G.B. (2003) Light rail and the American city. State-of-the-practice for transit-oriented development. Transportation Research Circular E-C058, 9th National Light Rail Transit Conference, Washington, Parsons Brinckerhoff, 189-204.

Babalik-Sutcliffe, E. (2002) Urban rail systems : analysis of the factors behind success. *Transport Reviews,* 22(4) 415-447.

Brown, B.B. & C.M. Werner (2009) Before and after a new light rail stop. Resident attitudes, travel behavior and obesity. *Journal of the American Planning Association*, 75(1) 5-12.

Cervero, R. (2006) Alternative approaches to modelling the travel-demand impacts of smart growth. *Journal of the American Planning Association*, 72(3) 285-295.

Dublanko, N. (2009) Long-term urban change around SkyTrain stations in Vancouver, BC: a demographic shift-share analysis. (http://www.geog.ubc.ca/~ewyly/students/Dublanko(2009).pdf, consulté le 15 septembre 2010)

Ewing, R. & R. Cervero (2001) Travel and the built environment. *Transportation Research Record* 1780, No 01-3515, 87-114.

Hess, D.B. & T.M. Almeida (2007) Impact of proximity to light rail tapid transit on station-area property values in Buffalo, New York. *Urban Studies*, 44(5) 1041-1068.

Knaap, G.J., Ding, C. & L.D. Hopkins (2001) Do plans matter? The effects of light rail plans on land values in station areas, *Journal of Planning Education and Research*, 21, 32-39.

Knight, R.L. & L.L. Trygg (1977) Evidence of land use impacts of rapid transit systems. *Transportation*, 6, 231-247.

Kuby, M., Barranda, A. & C. Upchurch (2004) Factors influencing light-rail station boardings in the United States. *Transportation Research Part A*, 38, 223-247.

Lane, B.W. (2008) Significant characteristics of the urban rail renaissance in the United States : a discriminant analysis. *Transportation Research Part A*, 42, 279-295.

Mackettt, R. & M. Edwards (1998) The impact of new urban public transport systems : will the expectations be met? *Transportation Research Record Part A*, 32, 231-245.

Mackett, R. & E. Babalik-Sutcliffe (2003) New urban rail systems: a policy-based technique to make them more successful. *Journal of Transport Geography*, 11(2) 151-164.

Mainguy, P. (2003) Les liens entre l'économie et la démographie : le cas de la Communauté métropolitaine de Québec. CCNQ et MAM, *Le choc démographique. La population de la Communauté métropolitaine de Québec à l'aube du 21ième siècle*. Québec, 149 – 162.

Marconis, R. (1997) Métros, V.A.L., Tramways…La réorganisation des transports collectifs dans les grandes agglomérations de province en France. *Annales de Géographie*, 106, 129-154.

Porter, D.R. (1998) Transit-focused development : a progress report. *Journal of the American Planning Association*. 64(4) 475-488.

Villeneuve, P. & C. Trudelle (2008) Retour au centre à Québec : la renaissance de la Cité est-elle durable? *Recherches sociographiques*, 49(1) 25-45.

Warren, W.D. (1995) Why success in St Louis? *Transport News*, 180, 22-26.

La valeur économique et l'appréciation des services de transport collectifs par la population

Par Jean Dubé, Ph.D., Marius Thériault, Ph.D. et François Des Rosiers, Ph.D.

La valorisation du transport collectif constitue un défi, tant pour les décideurs publics que pour les acteurs du transport, en raison notamment de la forte dépendance à l'automobile. D'une part, le contexte mondial de réchauffement climatique incite les autorités publiques à réfléchir à des solutions de transport écologiques et fiables, sans pour autant augmenter radicalement le coût des déplacements. D'autre part, le développement de nouveaux modes de transport peut s'effectuer à partir des infrastructures routières, autoroutières et ferroviaires existantes, qui occupent une large place dans nos paysages contemporains, sans pour autant augmenter la pollution visuelle et/ou sonore. Les infrastructures associées au transport ainsi que les services de transport collectif peuvent donc avoir un fort impact sur les valeurs immobilières. L'évaluation de la perception de ces modes de déplacements par le marché est devenue primordiale, dans la mesure où elle exprime l'appréciation et la satisfaction des citoyens pour l'offre de transport, tout en ayant une influence importante sur la variation des prix de l'immobilier qui constituent par ailleurs une source de financement appréciable pour les municipalités.

La mesure de la perception nécessite des méthodes appropriées. Une des méthodes les plus répandues pour estimer la valeur ajoutée de la proximité des transports en commun sur les valeurs immobilières est la modélisation hédonique. Cette méthode permet de calculer le prix implicite de chacun des attributs d'une résidence, autant physiques qu'environnementaux. La valeur implicite reflète la satisfaction objective apportée par l'utilité et l'utilisation de la caractéristique en question (propension à payer). Quand une des caractéristiques est relative à l'espace, telle que la proximité au transport en commun (TC), le prix implicite traduit la plus-value attribuable à la rente de localisation, c'est-à-dire à la situation géographique de la propriété par rapport au service considéré.

La rente de localisation est définie par la prime que les acheteurs sont prêts à payer pour immeuble situé à proximité de certains services (épicerie, école, centre de santé, aréna, etc.). Appliquée au transport collectif (TC), la rente de localisation représente la volonté des acheteurs de payer pour être situés à proximité d'une station de métro, d'un arrêt d'autobus ou d'un trajet de tramway. La valeur de la rente dépend, non seulement de la distribution géographique des lieux de vie des individus (demande), mais également de la qualité (rapidité, confort, coût), de la variété, de la pertinence et de la quantité de l'offre en transport.

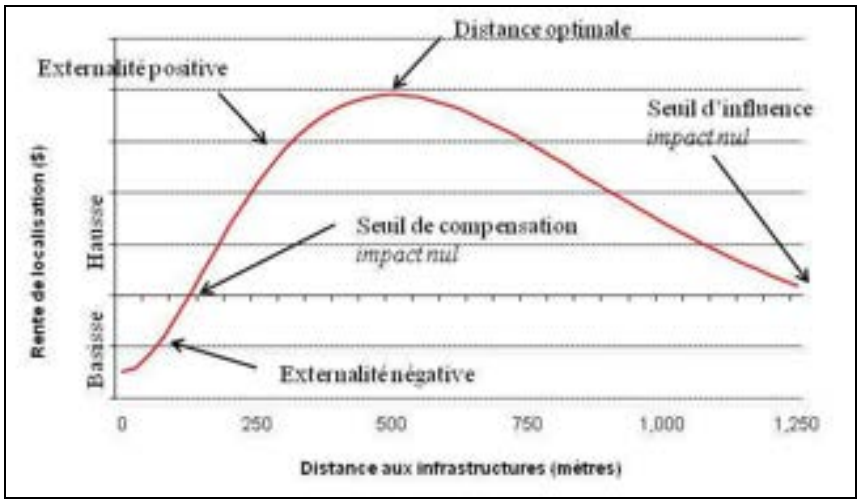
Les systèmes de TC génèrent deux types d'externalité, d'effets opposés, sur la rente: 1) les externalités positives et 2) les externalités négatives. Les premières sont liées à une

proximité, aux infrastructures et aux trajets, suffisante pour permettre aux habitants de bénéficier d'une bonne accessibilité aux services qu'ils recherchent, ainsi que la possibilité de substituer un mode de transport par un autre (flexibilité). Les externalités négatives représentent les inconvénients liés aux nuisances liées à une proximité excessive des infrastructures ou des trajets. Par exemple, l'augmentation du bruit, des vibrations et des odeurs qu'engendrent les autobus passant devant la porte d'une maison unifamiliale et l'augmentation du trafic inhérent à sa présence peut entraîner des désavantages pour les riverains. La localisation des arrêts peut également être mal perçue s'ils sont trop proches et génèrent un grand flux de passagers.

Mais, les externalités varient en fonction du type de TC considéré. La rente de localisation est le résultat (effet net) du cumul de ces effets opposés. A partir d'un point de référence établi, la littérature suggère que sa forme s'apparente à une cloche asymétrique (figure 1) dont la distribution varie en fonction de la distance (Garrett [1]; Chen *et al.* [2]). En deçà d'une certaine distance, les inconvénients de la proximité l'emportent sur les avantages de l'accessibilité. Au-delà de ce seuil, la rente est positive et croissante jusqu'à atteindre un optimum (le sommet de la courbe), où les avantages prédominent largement. Par la suite, l'augmentation de la distance entraîne une lente décroissance de la rente, jusqu'à devenir nulle au seuil d'influence.

Figure 1

Forme théorique de la rente de localisation



La littérature indique que la rente de localisation varie en fonction de la vocation de l'immeuble. Les effets de localisation sont plus importants pour les immeubles commerciaux et industriels que pour les immeubles à vocation résidentielle (Debrezion *et al.* [3]; Weinstein et Clower [4]). Cependant, les impacts sont nettement plus concentrés à proximité des infrastructures pour les édifices commerciaux et plus étalés pour les résidences. La décroissance de la rente est très rapide et l'impact devient rapidement marginal (Knaap *et al.*

[5]; Weinberger [6]), contrairement à ce qui est observé concernant les immeubles résidentiels.

La structure de la ville a également un rôle à jouer dans l'estimation de la rente (Cao et Hough [7]). Les infrastructures du TC n'ont pas le même effet d'une ville à l'autre et il est délicat de généraliser les résultats. Si la plupart des infrastructures ferroviaires ont des impacts notables sur la valeur marchande des immeubles, certaines études notent que ce n'est pas le cas pour toutes les villes et les types d'infrastructures considérés (Gatzlaff et Smith [8]; Lewis-Workman et Brod [9]). Qui plus est, l'effet de rente pour un même type de TC peut varier à l'intérieur même d'une ville, en fonction de la caractérisation socio-économique et démographique des populations desservies (Du et Mulley [10]; Hess et Almeida [11]). Les différences d'organisation et de logistique des systèmes de TC entre les villes peuvent également influencer les impacts sur les valeurs immobilières (So *et al.* [12]). Les modes de transports alternatifs sont d'autres facteurs susceptibles d'agir sur la prime de localisation (Ryan [13]; Voith [14]). De plus, la possibilité d'effectuer des déplacements multimodaux influence la plus-value potentielle d'un immeuble (Bowes et Ihlanfeldt [15]).

Finalement, la perception de l'utilité du TC par les acheteurs et les vendeurs de la propriété a un impact déterminant dans l'estimation de la rente (Landis *et al.* [16]). Un service de qualité et répondant aux besoins a plus de chance d'attirer plus d'usagers; l'utilité marginale de son utilisation accroît donc sensiblement le prix de vente des immeubles desservis (Cervero et Duncan [17]). Un effet de rétroaction lié à la spéculation foncière liée à l'annonce des investissements peut également faire varier la rente au fil des années. A titre d'exemple, l'annonce d'un prolongement du tracé du train de banlieue dans l'axe Mascouche-Terrebonne-Repentigny, dans la région de Montréal, se traduit déjà par l'amorce de nombreux projets de développement résidentiels en périphérie des futures stations.

La satisfaction associée à l'usage d'un service de TC varie selon les localités et les contextes. Ce n'est qu'en effectuant l'analyse sur un cas précis, pour un lieu donné, qu'il est possible d'obtenir une estimation précise de la rente de localisation. Le recours à des données sur les transactions immobilières et sur la localisation spatiale des infrastructures, des arrêts et des trajets permet d'évaluer la prime pour chaque cas particulier. L'évaluation de la prime de localisation revêt une importance primordiale si on considère que depuis les années 1970, l'espace public, l'espace de transport ainsi que les finances publiques se raréfient (Beckerich [18]). La modélisation hédonique permet d'exprimer ces effets d'externalités dans le but d'optimiser les investissements en TC, le développement urbain, les retombées fiscales et d'influencer la demande en TC.

Même si les effets diffèrent d'une ville à l'autre, certains constats généraux peuvent être synthétisés à partir des résultats empiriques recensés, autant pour les infrastructures

ferroviaires que les services plus légers. La majorité des études se sont concentrées à évaluer l'impact de la proximité du rail sur les valeurs immobilières. Des études menées pour la ville de Toronto à la fin des années 1970 et au début des années 1980 montrent que l'implantation d'un métro a un effet considérable sur le prix des résidences. Dewees [19] et Bajic [20] obtiennent des résultats comparables en termes d'effets même si le territoire visé diffère (hausse des prix de 2 370$ et 2 237$ respectivement). Ces conclusions sont d'ailleurs très près de ce qu'observe une étude plus récente à Toronto (Haider et Miller [21]).

Pour la ville de Chicago, McDonald et Osuji [22] montrent que, pour les résidences situées à moins de 4,8 kilomètre d'un tracé, les prix des résidences sont plus élevés de 17% lorsqu'elles sont situées à moins de 800 mètres d'une station de métro. Cette conclusion est appuyée par les travaux de McMillen et McDonald [23] qui, avec une approche différente, montrent que, pour les résidences situées à moins de 2,4 kilomètre du tracé, l'arrivée d'un nouveau métro, reliant le centre-ville de Chicago à l'aéroport, a eu pour effet de faire augmenter les valeurs immobilières de près de 216 millions de dollars.

L'effet positif de la proximité d'une station de métro sur les valeurs marchandes des résidences et des logements a été largement démontré par des études américaines (Garrett [1]; Weinstein et Clower [4]; Weinberger [6]; Cervero et Duncan [17]) et étrangères (Pan et Zhang [24]; Du et Mulley [10]; Celik et Yankala [25]; Lin et Hwang [26]). En utilisant les informations provenant du rôle d'évaluation, Heiss et Almeida [11] montrent que la proximité aux stations de métro, pour la ville de Buffalo, a une incidence sur l'évaluation municipale qui varie entre 1,5 à 3%, selon la localisation et la qualité du service. Les auteurs notent que la vigueur de l'économie locale peut avoir un rôle sur l'effet de la rente estimée.

Le train de banlieue a également un impact sur la détermination des prix de vente des résidences. Dans une étude portant sur la ville de Philadelphie, Voith [14] montre que, pour les résidences en périphérie, celles ayant un accès aux trains de banlieue ont des prix médians plus élevés, en moyenne, de 5 500$. L'étude démontre également que l'effet est différent selon l'état de résidence. Pour une résidence située au New-Jersey, l'impact est de 6 700$ alors qu'il est de 3 400$ pour une résidence située en Pennsylvanie. La présence du train de banlieue influence aussi le taux de motorisation. La probabilité d'être non motorisé et de travailler au centre-ville augmente pour les ménages desservis. Par ailleurs, l'étude montre que la proximité des autoroutes diminue l'impact du rail en offrant une alternative efficiente (Voith [27]).

La littérature portant sur l'effet de la proximité des services d'autobus sur la rente de localisation est nettement moins développée. En plus d'être relativement récents, les résultats sont plutôt mitigés; l'effet dépend de la caractérisation des services. Les autobus à

desserte rapide (BRT[1]) semblent plus susceptibles d'influencer le prix des résidences à proximité que les autres types de services. Une étude menée à Bogota, en Colombie, montre que l'arrivée d'un BRT a eu un impact significatif sur le prix des logements situés à proximité des stations (Rodriguez et Targa [28]) ainsi que sur le prix des résidences (Rodriguez et Mojica [29]). Cependant, comme l'implantation du service a été réalisée en deux phases, les études montrent que l'effet est plus important pour le premier tracé que pour le tracé subséquent.

En ce qui concerne les autobus réguliers, leur effet est plutôt mitigé. Une étude australienne (Real Estate Institute of Queensland [30]) suggère que les résidences situées à proximité d'un trajet d'autobus ont connu une croissance des prix supérieure aux résidences non desservies. Pour Fargo, une ville américaine de taille modeste où le mode de transport dominant est l'automobile, Cao et Hough [7] montrent que la présence du service d'autobus n'a pas d'effet significatif sur la valeur des résidences. À l'inverse, sa présence diminue le prix de vente des résidences situées à moins de 200 mètres du trajet. So *et al.* [12] arrivent à une conclusion similaire pour la ville de Hong Kong. Cependant, ils montrent que la proximité à une station de minibus, utilisé comme moyen de navette vers un mode de TC plus performant, fait augmenter les prix.

Dans ce contexte, la mesure de l'effet de proximité au TC revêt un intérêt particulier pour les décideurs publics et les promoteurs. Pour cette raison, notre équipe a réalisé deux études reliées à la présence d'autobus sur le territoire de la ville de Québec [31, 32]. Voici un sommaire de quelques résultats, les articles publiés [31, 32, 33] et la thèse de doctorat de Jean Dubé [34] présentent les détails et sont disponibles sur demande.

À Québec, Des Rosiers *et al.* [31] ont mesuré l'effet de l'accès depuis les résidences unifamiliales pour trois types de services d'autobus offert par le Réseau de transport de la Capitale (RTC). L'analyse utilise les transactions résidentielles effectuées sur le territoire de la CUQ entre janvier 1993 et février 1997, afin d'évaluer la prime du marché associée à l'effet de proximité. Trois types de services d'autobus sont pris en compte dans l'analyse : les services réguliers, les services express (surtout actifs aux heures de pointe) et les services Métrobus (autobus à desserte rapide - BRT). En plus d'utiliser des variables binaires pour identifier les zones d'influence de ces services, trois autres variables, définies à partir de rayons d'influence[2], sont incluses afin de considérer : 1) le nombre total d'autobus, par type de service, qui dessert les résidences (fréquence), 2) le nombre total de parcours offerts des différents services (diversité) et 3) le nombre d'arrêts d'autobus dans un rayon d'influence (accessibilité).

---

[1] BRT : *Bus Rapid Transit*

[2] Les rayons d'influence sont déterminés en fonction de quatre zones d'influence : 0-50 mètres, 50-100 mètres, 100-200 mètres et 200-400 mètres.

Les résultats montrent que la fréquence de passage des autobus réguliers a pour effet de faire diminuer les prix des résidences, de façon significative, dans un rayon de 50 à 400 mètres. Cependant, en se basant sur les coefficients d'élasticité estimés (entre -0.025 et -0.016), l'analyse montre qu'une augmentation de 10% de la fréquence des autobus se traduit par une diminution des prix de moins de 1% (Tableau 1). L'analyse montre également que, mesurée à l'échelle de la ville, la fréquence de desserte du Métrobus n'a pas d'effet significatif sur les prix, alors que la fréquence des services Express fait augmenter les valeurs marchandes des résidences unifamiliales situées entre 100 et 400 mètres du tracé. En offrant un service plus direct et rapide, les Express s'avèrent des substituts intéressants à l'utilisation de l'automobile pour les travailleurs de banlieues éloignées et font en sorte d'augmenter le prix des résidences situées à proximité des arrêts. Les coefficients d'élasticité estimés (0.071 et 0.110) montrent qu'une augmentation de 10% de la fréquence des véhicules entraîne une hausse de 1% des prix (Tableau 1).

Les résultats montrent également que les résidences qui bénéficient d'un plus grand choix de destinations (indice de diversité), mesuré par le nombre de tracés accessibles à moins de cinq minutes de marche (entre 100 et 200 mètres), voient leurs prix majorés. Le coefficient d'élasticité lié au nombre de tracés est estimé à 0.264. Cependant, le nombre d'arrêts accessibles dans un rayon entre 100 et 400 mètres de la résidence a tendance à faire diminuer le prix étant donné l'achalandage créé à ces points de service (élasticité entre -0.582 et -0.195). Dans ce cas, les désavantages liés à la trop grande proximité prédominent sur les effets positifs liés à une bonne accessibilité.

Tableau 1

Impact estimé de la proximité des services d'autobus sur les prix de vente des résidences unifamiliales pour la ville de Québec;

En fonction du type de service et du rayon de desserte.

	Résultats	
	Coefficient	sig.
Fréquence		
Régulier		
0-50 m	**-0,0110**	
50-100 m	**-0,0246**	**
100-200 m	**-0,0156**	**
200-400 m	**-0,0155**	**
Métrobus		
0-50 m	**-0,0134**	

50-100 m	**-0,0054**	
100-200 m	**-0,0120**	
200-400 m	**0,0057**	
Express		
0-50 m	**-0,0333**	
50-100 m	**0,0432**	
100-200 m	**0,0705**	*
200-400 m	**0,1102**	***
Diversité		
0-50 m	**0,0047**	
50-100 m	**-0,1200**	
100-200 m	**0,2643**	***
200-400 m	**0,0452**	
Accessibilité		
0-50 m	**-0,5856**	
50-100 m	**0,2337**	
100-200 m	**-0,5819**	**
200-400 m	**-0,1951**	*
Pouvoir explicatif du modèle (R^2)	78,50%	
Nombre d'observations	11 291	

*Légende : * p<0,05; ** p<0,01; *** p<0,001*

sig. : Significativité des coefficients

Pour leur part, Dubé *et al.* [32, 33 et 34] ont évalué l'impact de la modification du service d'autobus régulier vers un service d'autobus à desserte rapide[3] (BRT) durant les années 1990. Le Métrobus, implanté en août 1992, a légèrement modifié le paysage urbain en ajoutant des voies réservées et des arrêts couverts, mais a surtout procuré une meilleure accessibilité aux centres d'emplois en reliant les banlieues au centre de la ville et au pôle composé de l'université Laval et du regroupement de trois centres commerciaux. En utilisant

[3] Un résumé de l'étude est disponible dans la revue Routes et Transports, distribuée par l'Association québécoise du transport et des routes (AQTR - Dubé *et al.* [33]).

les informations sur les ventes résidentielles entre 1986 et 2004, le modèle évalue l'effet du changement de configuration de l'offre de transport en commun, en comparant les prix de vente pour les résidences bénéficiant du nouveau service aux autres résidences, *i.e.* celles qui ne bénéficient pas directement du service car trop éloignées de celui-ci. Cette étude utilise l'approche des ventes répétées qui compare le prix de vente des mêmes résidences avant et après l'implantation du service en 1992 et en 1994 (extension).

Cette approche, inspirée de l'analyse de politique publique et liée au concept de quasi-expérience, donne un résultat net basé sur une différence de différences. L'effet net du changement, jugé exogène, est ainsi attribué à l'arrivée du Métrobus sur le territoire. Au final, les auteurs montrent que, pour le corridor central[4], la rente de localisation est nulle lorsque les résidences sont situées trop près du trajet (entre 0 et 50 mètres), mais que l'effet devient positif entre 50 et 300 mètres, pour redevenir non-significatif à plus de 300 mètres. La rente varie entre 6,9% et 2,9% de hausse des valeurs, selon la localisation. Elle est cependant marginale et non-significative pour les corridors étendus, situés aux extrémités des tracés et ayant été implanté postérieurement à la première phase de développement (Tableau 2).

En termes économiques, pour le marché immobilier résidentiel unifamilial, les auteurs estiment que l'arrivée du Métrobus a généré une hausse des valeurs de 42 millions de dollars en l'espace d'un peu plus de dix ans. De ce montant, la majeure partie est internalisée par les propriétaires, sous forme de profits ou d'actif, alors que les augmentations de recettes fiscales ont généré plus de 5 millions de dollars pour les municipalités. Cette analyse demeure néanmoins partielle et les impacts sont sous-estimés, dans la mesure où les immeubles commerciaux et locatifs ne sont pas étudiés et que la littérature suggère que les effets sont nettement plus marqués pour ce type d'immeuble, du moins à grande proximité. De plus, puisque le trajet Métrobus étant implanté dans une des zones les plus favorisées de Québec (Haute-Ville, Sillery et Sainte-Foy) et dans laquelle la dépendance à l'automobile est très élevée, les auteurs suggèrent qu'il est très probable que l'effet soit encore plus important pour ces deux types d'immeubles.

Tableau 2

Impact estimé de l'implantation du Métrobus sur les prix de vente des résidences unifamiliales pour la ville de Québec; En fonction du corridor et du rayon de desserte.

Rayon	**Corridors**					
	Central			Étendu		
	n. obs.	Coefficient	sig.	n. obs.	Coefficient	sig.

[4] Le corridor central est défini comme le premier tracé qui a vu le jour en août 1992. Les modifications subséquentes du tracé (ajouts en bout de trajets) correspondent au corridor étendu.

0-50 m.	38	**-0,0318**		13	**-0,0344**
50-150 m.	124	**0,0685**	***	64	**-0,0103**
150-300 m.	247	**0,0279**	*	166	**-0,0122**
300-500 m.	265	**0,0109**		263	**0,0020**

Pouvoir explicatif du modèle (R^2)	70,53%
Nombre d'observations	11 285

Légende :

** p<0,05; ** p<0,01; *** p<0,001*

n. obs. : Nombre d'observations

sig. : Significativité des coefficients

La méthode des prix hédoniques permet, à partir d'une approche multidisciplinaire, de fournir une estimation de la rente de localisation associée à la proximité des services de TC et ainsi orienter les projets de développement futurs dans le but de maximiser les effets d'externalités positives et minimiser les effets liés aux externalités négatives. L'optimisation de la rente représente un défi majeur pour les développeurs, mais également une source de revenu intéressante pour les promoteurs immobiliers et les municipalités. La conception d'un projet de développement en matière de TC, autant par son design et son utilité, gagne à être optimisée en fonction de son impact sur les valeurs immobilières, ne serait-ce que parce que cette dernière traduit, *in fine*, la volonté populaire. Dans cette optique, intégrer les infrastructures de transport dans un plan de développement durable qui vise à la fois à répondre aux besoins de la population et à orienter le développement urbain représente un défi majeur qui commande des études pluridisciplinaires.

Il importe d'estimer la rente de localisation dans les projets de développement ou de réaménagement des TC afin d'accompagner la prise de décision et de maximiser les effets des nouveaux projets. Bien entendu, la rente de localisation comporte une dimension économique importante qui peut d'une part influer sur le rôle foncier, et par conséquent sur les recettes foncières des municipalités, et, d'autre part, orienter tant la localisation que la nature des développements des promoteurs immobiliers. L'optimisation de la rente de localisation liée aux TC procure des ressources additionnelles (les effets de substitution augmentent l'offre globale de transport) qui accroît les recettes fiscales.

La modélisation hédonique permet de renforcer la justification des projets de développement en opposant les effets de gain d'accessibilité et d'utilité des projets de TC à leurs impacts de nuisance. Par son caractère économique, il est pertinent d'intégrer les prix implicites de ces

externalités dans les analyses coûts-bénéfices (Nijland *et al.* [35]). Il semble juste de considérer que la valeur donnée à la proximité-accessibilité à un service de TC, au travers de son prix implicite, révèle la valeur consciente ou inconsciente attribuée à la qualité du service par la population.

Cette valeur revêt une importance capitale dans le développement urbain puisqu'elle interpelle les décideurs publics et les promoteurs immobiliers qui peuvent influencer l'évolution du marché. La rente de localisation dépend d'un ensemble de facteurs qui peuvent varier dans le temps et qui peuvent être influencés par des systèmes incitatifs. Dans un tel contexte, les partenariats planificateurs/promoteurs prennent une importance encore plus grande, dans l'optique où il est possible d'aménager ou de réaménager certains secteurs urbains en développant un système de TC efficace et qui sera utilisé/valorisé par les résidents. La planification peut prendre la forme de collaboration entre les instances publiques et les investisseurs privés dans le but d'optimiser les impacts économiques privés tout en maximisant les retombées sociales telles que : l'utilisation du transport collectif, la réduction de la congestion, la réduction des gaz à effets de serre, la diminution du phénomène de l'étalement urbain, etc. Il est donc possible pour les toutes les parties de tirer profit d'une collaboration.

C'est dans cet esprit que nous avons apprécié la majorité des mesures proposées par la ville de Québec pour ce qui concerne le développement des TC, tout en ayant à l'esprit que plusieurs études complémentaires (et surtout approfondies) sont essentielles pour en fixer les détails de réalisation. Nous aurons prochainement des résultats de recherche permettant de jeter des éclairages complémentaires sur certaines questions plus spécifiques, notamment concernant l'impact très important sur les valeurs résidentielles de l'accessibilité à pied. Ces considérations seront importantes pour discuter de la question des stationnements incitatifs.

Références

[1] Garrett, T.A. (2004). *Light-Rail Transit in America: Policy Issues and Prospects for Economic Development*, Working Paper, Federal Reserve Bank of St-Louis, 30 p.

[2] Chen, H., Rufolo, A. et Dueker, K.J. (1997). *Measuring the Impact of Light Rail Systems on Single Family Home Values: A Hedonic Approach with GIS Application*, Discussion Paper 97-3, Centre for Urban Studies, 12 p.

[3] Debrezion, G., Pels, E. et Rietveld, P. (2007). The Impact of Railway Stations on Residential and Commercial Property Value: A Meta-Analysis, *Journal of Real Estate Finance and Economic*, 35: 161-180.

[4] Weinstein, B.L. et Clower, T.L. (2003). *DART Light Rail's Effect on Taxable Property Valuations and Transit-Oriented Development*, Document prepared for the Dallas.

[5] Knaap, G.J., Ding, C. et Hopkins, L.D. (2001). Do Plans Matter?: The Effects of Light Rail Plans on Land Values in Station Areas, *Journal of Planning Education and Research*, 21(1): 32-39.

[6] Weinberger, R.R. (2001). Light Rail Proximity: Benefit of Detriment in the Case of Santa Clara County, California?, *Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board*, 1747: 104-113.

[7] Cao, X. et Hough, J.A. (2007). *Hedonic Value of Transit Accessibility: An Empirical Analysis in a Small Urban Area*, Working Paper, Small Urban & Rural Transit Center, 15 p.

[8] Gatzlaff, D. et Smith, M. (1993). The Impact of the Miami Metrorail on the Value of Residences near Station Locations, *Land Economics*, 69 (1): 54-66.

[9] Lewis-Workman, S. et Brod, D. (1997). Measuring the Neighborhood Benefits of Rail Transit Accessibility, *Transportation Research Record*, 1576, Paper no. 971371, 7 p.

[10] Du, H. et Mulley, C. (2007). *Transport Accessibility and Land Value: A Case Study of Tyne and Wear*, RICS Research Paper Series, volume 7, number 3, 50 p.

[11] Hess, D.B. et Almeida, T.A. (2007). Impact of Proximity to Light Rail Rapid Transit on Station-area Property Values in Buffalo, New-York, *Urban Studies*, 44(5): 1041-1068.

[12] So, H., Tse, R. et Ganesan, S. (1997). Estimating the Influence of Transport on House Prices: Evidence from Hong Kong, *Journal of Property Valuation and Investment*, 15(1): 40-47.

[13] Ryan, S. (2005). The Value of Access to Highways and Light Rail Transit: Evidence for Industrial and Office Firms, *Urban Studies*, 42(4): 751-764.

[14] Voith, R. (1991). Transportation, Sorting and House Values, *AREUEA Journal*, 19(2): 117-137.

[15] Bowes, D.R. et Ihlanfeldt, K.R. (2001). Identifying the Impacts of Rail Transit Stations on Residential Property Values, *Journal of Urban Economics*, 50: 1-25.

[16] Landis, J., Guhathakurta, S. et Zhang, M. (1994). *Capitalization of Transit Investments into Single-Family Home Prices: A Comparative Analysis of Five California Rail Transit Systems*, UCTC Working paper no. 246, 38 p.

[17] Cervero, R. et Duncan, M. (2004). Neighbourhood Composition and Residential Land Prices: Does Exclusion Raise or Lower Values?, *Urban Studies*, 41(2): 299-315.

[18] Beckerich C. (2000). *Biens publics et Valorisation Immobilière*. Thèse de doctorat, sous la direction d'Alain Bonnafous, Université de Lyon 2.

[19] Dewees, D. (1976). The Effect of a Subway on Residential Property Values in Toronto, *Journal of Urban Economics*, 3: 357-369.

[20] Bajic, V. (1983). The Effects of a New Subway Line on Housing Prices in Metropolitan Toronto, *Urban Studies*, 20(2): 147-158.

[21] Haider, M. et Miller, E.J. (2000). Effects of Transportation Infrastructure and Locations on Residential Real Estate Values: Application of Spatial Autoregressive Techniques, *Transportation Research Record*, 1722, Paper no.00-0641, 8 p.

[22] McDonald, J. et Osuji, C. (1995). The Effects of Anticipated Transportation Improvments on Residential Land Values, *Regional Science and Urban Economics*, 25: 261-278.

[23] McMillen, D.P. et McDonald, J. (2004). Reaction of House Prices to a New Rapid Transit Line: Chicago's Midway Line, 1983-1999, *Real Estate Economics*, 32(3): 463-486.

[24] Pan, H. et Zhang, M. (2008). Rail Transit Impacts on Land Use: Evidence from Shanghai, China, *Transportation Research Board: Journal of the Transportation Research Board*, 2048: 16-25.

[25] Celik, H.M. et Yankaya, U. (2006). The Impact of Rail Transit Investment on the Residential Property Values in Developing Countries: The Case of Izmir Subway, Turkey, *Property Management*, 24(4): 369-382.

[26] Lin, J.-J. and Hwang, C.H. (2003). Analysis of Property Prices Before and After the Opening of the Taipei Subway System, *Annals of Regional Science*, 38: 687-704.

[27] Voith, R. (1993). Changing Capitalization of CBD-Oriented Transportation Systems: Evidence from Philadelphia, *Journal of Urban Economics*, 43: 799-815.

[28] Rodriguez, D.A. et Targa, F. (2004). Value of Accessibility to Bogota's Bus Rapid Transit System, *Transport Reviews*, 24(5): 587-610.

[29] Rodriguez, D.A. et Mojica, C.H. (2008). Land Value Impacts of Bus: The Case of Bogota's Transmilenio, *Land Lines*, Lincoln Institue of Land Policy, April, 24: 2-7.

[30] Real Estate Institute of Queensland, (2001). *Busway Suburbs' Property Values Jump*, February 14, 1 p.

[31] Des Rosiers F., Thériault M., Voisin M., Dubé J. (2010) Does the Overall Quality in the Supply of an Urban Bus Service Affect House Prices? *International Journal of Sustainable Transportation*, 4(6) :321-346.

[32] Dubé, J., Des Rosiers, F. et Thériault, M. (2010). Economic Impact of a Supply Change in Mass Transit in Urban Areas: A Canadian Example, *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, sous presse.

[33] Dubé, J., Des Rosiers, F. et Thériault, M. (2008). Impact économique du Métrobus dans la région de Québec, *Routes et Transports*, 37(3) : 6-8.

[34] Dubé, J. (2009) *Vers une approche spatio-temporelle à la modélisation des prix hédoniques : Une application à la région de Québec, 1986-2004.* Thèse de doctorat en ATDR, Université Laval.

[35] Nijland, H.A., Van Kempen, E.E.M.M., Van Wee, G.P. et Jabben, J. (2003) Costs and benefits of noise abatement measures, *Transport Policy* 10, pp. 131-140.

Un moyen efficace de favoriser le développement des transports actifs et collectifs? L'effet de l'autopartage.

Par Louis Alexandre, M. ATDR, Marius Thériault, Ph.D. et Marie-Hélène Vandersmissen, Ph.D.

Sachant que le transport des personnes par automobile et véhicule utilitaire sport figure parmi les principales sources d'émissions de gaz à effet de serre, il peut, *a priori*, sembler incongru de proposer un service d'autopartage, basé sur l'accès à l'automobile, pour améliorer le bilan environnemental. Dans cette section, nous allons, à partir d'une étude approfondie réalisée pour la ville de Québec en 2009, montrer comment l'autopartage appuie l'adoption de comportements de mobilité qui privilégient les transports actifs (marche et vélo) et collectifs (autobus), ce qui contribue à réduire considérablement les émissions de GES, tout en réduisant le nombre de véhicules en circulation et l'espace de stationnement requis, tant dans les quartiers centraux, que dans les banlieues de première et seconde couronnes. À partir d'une revue de littérature internationale et des bilans d'émission comparés pour les abonnés à l'autopartage et les non abonnés (différences significatives), nous expliquerons comment cette offre de transport émergente contribue à améliorer le bilan, à favoriser le développement des transports actifs et à réduire les besoins en espace de stationnement, et ce, sans coût pour la collectivité, puisque le service est financé par les utilisateurs. Nous énoncerons ensuite quelques pistes d'action permettant de bonifier les impacts à Québec.

Il est difficile d'imaginer qu'il y a un siècle l'automobile était une innovation, tant elle fait partie intégrante de notre civilisation. Le « success story » de cette invention et sa distribution universelle a produit des changements profonds dans nos modes de vie en permettant à une majorité d'occidentaux de se déplacer de façon autonome et confortable. De support à la mobilité, la voiture est toutefois devenue une contrainte forte pesant sur le milieu urbain et l'environnement. En milieu urbain, de 20 à 30% de l'espace est requis pour le transport[5] et on estime que chaque voiture personnelle demande plus de trois espaces de stationnement[6]. L'automobile est un vecteur important de l'étalement urbain et de la constitution de zones urbaines monofonctionnelles qui ne sont accessibles qu'avec elle. De plus, cette dépendance à l'automobile est doublée par celle du pétrole qui comble près de 98% des besoins énergétiques en transport. Avec plus de 800 millions de véhicules sur la planète en 2005, le transport routier consomme 20% de l'énergie (mais plus de 50% du pétrole) et cause 24% des émissions de gaz à effet de serre (GES) de l'humanité.

[5] ARNOLD et GIBBONS (1996)
[6] SHOUP (1999)

Au Québec, le transport routier était responsable, en 2007, de 32,5% des émissions de GES[7] et, sans l'augmentation des émissions de ce secteur entre 1990 et 2007, le Québec aurait enregistré une baisse de ses émissions (augmentation de 7,76 Mt équivalent de CO_2 dû au transport routier mais de 4,67 Mt équivalent de CO_2, toutes sources confondues)[8]. Soulignons aussi que l'importation de pétrole brut est passée de 5,3 à 13,8 milliards de dollars entre 2002 et 2007 et que ceci pèse très lourdement sur la balance commerciale du Québec (déficitaire de 10,9 milliards de dollars en 2007).

Ces dernières années, l'augmentation de la consommation de pétrole s'explique par des véhicules plus nombreux, plus gros et qui parcourent plus de kilomètres (au Québec: +800 000 véhicules entre 1996 et 2004; +20% de kilomètres pour chaque véhicule léger entre 1990 et 2001; baisse de 8% de la consommation des automobiles depuis 1990, mais hausse de 91% pour les camionnettes, VUS (véhicules utilitaires sport) et fourgonnettes; pour une hausse globale de 11%).[9] Cet accroissement des émissions de GES s'observe au Québec comme sur l'ensemble de la planète, alors qu'il faut qu'elles plafonnent d'ici 2015 et baissent de 50 à 85% mondialement d'ici 2050 pour restreindre l'augmentation de la température dans une fourchette de 2 à 2,4°C.

Le défi est grand, mais la marge de manœuvre l'est également. Une solution consisterait à tout transférer vers des véhicules électriques. C'est théoriquement possible. Si on remplaçait 1 million de voitures, soit 25% du parc automobile québécois, par des voitures électriques, il suffirait de 3 TWh, ce qui correspond à la production annuelle d'électricité d'une centrale moyenne comme Eastmain-1. Ce serait une solution efficace pour baisser drastiquement les émissions de GES, mais elle implique des changements technologiques et de forts investissements en production et en distribution d'énergie. C'est surtout une solution qui ne remet pas en cause l'énorme gaspillage d'énergie et d'espace résultant de l'utilisation massive de la voiture personnelle. En effet, une automobile, symbole de la mobilité, est immobile plus de 85% du temps sur 10 m² d'espace. Lorsqu'elle bouge, l'automobile transporte à faible vitesse en milieu urbain (et parfois à faible distance) un peu plus d'une personne en moyenne, alors qu'elle a la capacité de transporter de 4 à 5 personnes avec tous leurs bagages.

Qu'elles sont les solutions pour diminuer la mauvaise utilisation de l'automobile? Elles sont nombreuses et se traduisent par des changements technologiques, en infrastructures ou en

---

[7] Ne tient compte que de la consommation des véhicules à l'exclusion d'une analyse complète du cycle de vie (well-to-wheel) et des besoins énergétiques afférents (production, raffinage et distribution de l'essence; construction et entretien des routes et stationnement; construction, entretien et rebutage des véhicules; garages...)

[8] Inventaire québécois des émissions de gaz à effet de serre en 2007 et évolution depuis 1990 / Ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, consulté le 10 juillet 2008. http://www.mddep.gouv.qc.ca/changements/ges/2005/inventaire2005.pdf.

[9] Ministère du développement durable, Environnement et Parcs à l'adresse: http://www.mddep.gouv.qc.ca/changements/ges/2003/index.htm

comportements. Ainsi, la marche et le vélo sur de courtes distances et le transport collectif en zones denses peuvent être des alternatives. Mais, il s'avère parfois nécessaire d'utiliser une voiture pour accéder à des lieux éloignés ou non desservis par les transports collectifs, pour le transport de lourdes charges, reconduire les enfants ou enfin, pour effectuer une chaîne de déplacements complexes. Toutes ces situations qui impliquent l'usage d'une automobile incitent les particuliers à s'acheter une voiture. Une fois en leur possession, sa disponibilité et son faible coût marginal apparent[10] (essence et stationnement) incitent ceux-ci à l'utiliser en dépit de l'offre d'autres moyens de transport tout aussi efficaces.

C'est ici que l'autopartage intervient. Ce service s'adresse à une clientèle qui utilise sporadiquement la voiture ou qui, par choix ou contraintes, ne possède pas de voiture. La voiture est donc "partagée" entre plusieurs adhérents (par exemple vingt abonnés pour une voiture) qui peuvent l'utiliser par réservation à l'heure ou à la journée. Puisque les utilisateurs doivent réserver une voiture et parcourir une certaine distance pour y accéder, nous pouvons prévoir qu'ils planifient leurs déplacements pour optimiser leur utilisation du véhicule. Une baisse de fréquence des déplacements improvisés est donc attendue par rapport aux propriétaires de voitures. De plus, selon la formule de l'autopartage, le coût fixe d'une voiture est redistribué proportionnellement à son utilisation. En percevant le coût marginal réel d'utilisation à l'heure et au nombre de km parcourus (plutôt que les seuls coûts de l'essence et du stationnement), l'utilisateur peut ainsi comparer les coûts réels entre les modes de transport et mieux percevoir leurs avantages respectifs.

Par rapport à la possession d'une voiture privée, les contraintes de temps, de distance et de coût associés à l'utilisation d'une voiture en autopartage devraient aussi se traduire par une plus grande utilisation des autres modes de transport que sont la marche, le vélo et les transports collectifs, incluant le taxi. En combinant tous ces facteurs, on peut donc anticiper que les abonnés à l'autopartage consomment moins d'énergie et émettent moins de GES pour leurs déplacements que les propriétaires d'automobiles. La voiture étant partagée entre plusieurs utilisateurs, les besoins en stationnement devraient également diminuer. Par contre, certains abonnés au service d'autopartage n'avaient pas de voiture avant leur abonnement et leur mobilité pourrait être plus grande qu'auparavant ou par rapport aux autres personnes non motorisées habitant le même secteur. Nous allons vérifier ces hypothèses.

Cette recherche, effectuée en 2009 grâce à une enquête approfondie auprès d'un échantillon d'abonnés à l'autopartage de Québec a évalué le bilan global hebdomadaire des émissions de GES en transport des abonnés à l'autopartage, afin de le comparer à celui de non utilisateurs d'un tel service (grâce à l'utilisation d'une enquête de mobilité effectuée à

[10] Le coût marginal d'utilisation est relativement faible en comparaison des coûts fixes que sont l'acquisition d'une automobile, son entretien, les assurances et l'immatriculation.

Québec en 2003). En l'occurrence, cette étude porte sur les utilisateurs du service d'autopartage de Communauto dans la région de Québec. D'une part, cette ville est très étalée, peu dense et mieux desservie par les autoroutes que la moyenne des villes nord-américaines. C'est une région fortement dédiée à l'utilisation de l'automobile. D'autre part, Québec possède aussi un centre-ville et des banlieues de première couronne relativement denses et bien desservies par un réseau d'autobus efficace. Finalement, avec Communauto qui opère depuis plus de 15 ans, Québec est le berceau de l'autopartage en Amérique du Nord.

Le transport n'est pas une fin en soi, mais un moyen pour accéder à un lieu afin d'y réaliser des activités. Selon le sens commun, les personnes devraient minimiser leurs temps de transport afin de maximiser le temps disponible pour réaliser les autres activités. D'ailleurs, Kim et Kwan (2003) proposent une mesure de l'accessibilité urbaine qui tient compte de la distribution spatiale des lieux d'activités potentiels, mais aussi des horaires qui sont contraints par les heures d'ouverture et les temps de déplacement. Au début des années 1980, Zahavi a démontré une grande stabilité des durées de déplacements quotidiens lorsqu'on considère des données très agrégées. En effet, quels que soient la culture, le continent ou l'époque considérée, les humains se déplacent toujours en moyenne un peu plus d'une heure par jour (Zahavi et Ryan, 1980; Zahavi et Talvitie, 1980). Ces études ont été confirmées récemment (Schafer, 2000; Schafer et Victor, 2000), même si des variations importantes apparaissent à un niveau moins agrégé. La conclusion que l'on peut tirer est toutefois importante : les sociétés qui accèdent à des moyens de transport rapides n'obtiennent pas de diminution notable du temps de transport quotidien. Ceci sous-entend donc que les personnes élargissent leurs espaces d'activité.[11]

Toujours selon des données agrégées, Zahavi montre aussi que le budget monétaire consacré au transport est peu variable et se situe entre 10 et 15% du revenu disponible pour les possesseurs d'automobiles et de 3 à 5% pour les ménages non motorisés. Schafer (2000) arrive à des résultats très similaires pour 6 pays (France, Italie, Pays-Bas, Royaume-Uni, Allemagne et États-Unis) entre 1970 et 1995. Ces constances du temps et du budget alloués au transport sont connues sous le nom de « conjecture de Zahavi ». On voit également que la motorisation pèse lourd dans le budget des ménages, ce qui réduit d'autant les ressources disponibles pour le logement et les autres dépenses.

[11] Joly (2005) montre qu'en 1995; les temps quotidiens de transport sont plus élevés pour les habitants des villes américaines par rapport aux villes européennes ou asiatiques, alors même que les réseaux de transport américains permettent des vitesses moyennes plus élevées. La vitesse ne diminue pas le temps moyen de transport quotidien.

Selon Newman et Kenworthy (1996), la « ville pédestre » correspond au premier âge des villes. C'est une ville dense (de 100 à 200 habitants/hectare), d'usages mixtes et peu étendue. Le diamètre de ces villes était rarement supérieur à 5 km, de sorte que le centre soit accessible de partout en environ une demi-heure de marche. Ce type de ville est aussi caractérisé par la « forme organique » de ses rues étroites. Le second âge de la ville est celui des transports en commun (transit city). Cette ville prend place entre les années 1850 et 1940 dans le monde industrialisé grâce aux trains et tramways. La ville s'étale alors comme des doigts qui relient le centre-ville aux populations concentrées autour des gares, tout le long des parcours. Cette ville basée sur les transports collectifs est plus étendue (20 à 30 km) et moins dense (entre 50 et 100 habitant/ha) que la ville pédestre. Avec l'utilisation massive de l'automobile, la « ville automobile » apparaît et s'étale dans toutes les directions. Combinée avec le zonage, la dispersion de la ville (10 à 20 habitants/ha) induit de longs déplacements quotidiens pour nombre de ses habitants. D'ailleurs, de nombreuses études (Cervero, 2003; Goodwin, 1996; Noland et Lem, 2002) montrent très clairement que l'ajout de voies facilitant l'accès à la ville induit, à long terme, une augmentation substantielle du trafic urbain.

Selon Newman et Kenworthy (1998), la consommation énergétique en transport est inversement corrélée avec la densité de population, si on considère un niveau agrégé des données. Ainsi, les villes asiatiques denses présentent une dépense énergétique en transport par habitant bien inférieure aux villes américaines étalées et centrées sur l'utilisation de l'automobile. Est-ce qu'une simple densification des villes réduirait la dépense énergétique de ses habitants? Cette solution simpliste ne peut à elle seule produire de changements notables dans la mobilité des populations, comme l'ont montré de nombreuses études (Maat *et al*., 2005; Cervero et Kockelman, 1997; Ewing et Cervero, 2001; Pouyanne, 2004). Par exemple, si la densité de population est reliée à la probabilité d'utilisation des transports en commun, le nombre de voitures possédées par le ménage a également une forte influence. La seule densification ne règle pas le problème fondamental qui est aussi comportemental.

D'ailleurs, il est intéressant de mentionner une étude portant spécifiquement sur les propriétaires d'automobile à Hong Kong (Cullinane et Cullinane, 2003). Malgré une forte densité de population, un système de transport en commun efficace et une saturation des routes qui devrait décourager l'utilisation de l'automobile, certains ménages de Hong Kong acquièrent une voiture pour, selon les principales raisons évoquées, « transporter des objets, sauver du temps, être plus confortable ou reconduire les enfants ». Toutefois, dès qu'ils possèdent une voiture, les ménages l'utilisent comme moyen de transport principal pour toutes leurs activités. Les auteurs concluent qu'une fois acquise, les propriétaires deviennent dépendants de leur automobile, même dans un milieu dominé par le transport collectif. Cette même étude mentionne aussi les travaux de Goodwin *et al*. (1995), Begg (1998), Banister

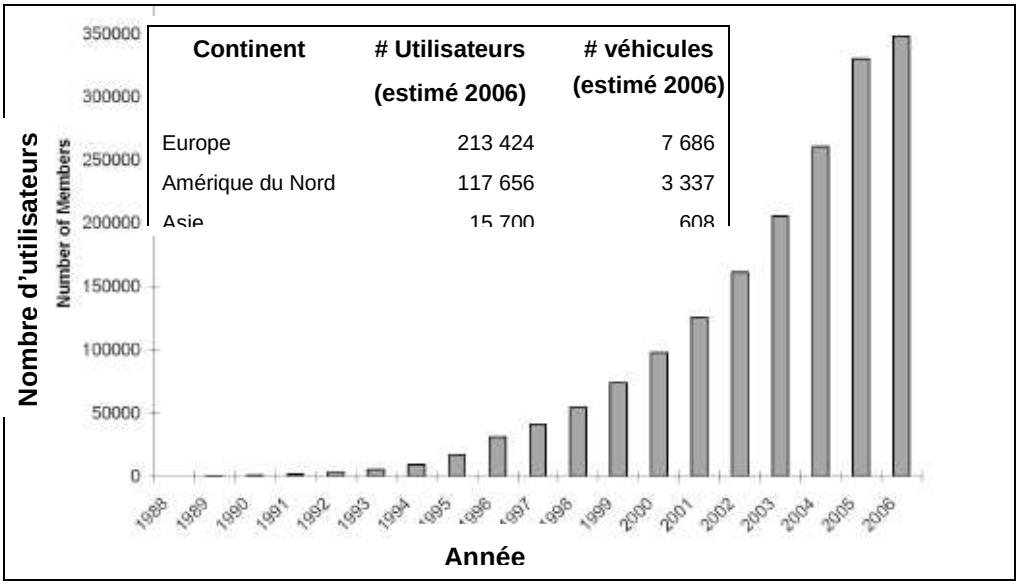
(2001), Dargay (2001), Wootton (1999) et Kitamura (1989) reliant la possession automobile à un phénomène de dépendance.

Un autre élément qui a un impact potentiel sur l'efficacité énergétique en transport, est la combinaison de plusieurs trajets pour former une seule « chaîne de déplacements ». Lorsque cette chaîne prend origine et se termine au domicile, on parle alors de « boucle de déplacements ». Selon Minvielle (2000), une très large majorité des boucles (79%) effectués par l'ensemble de la population française comprend seulement deux déplacements (trajet pendulaire) et seulement 10% ont quatre déplacements ou plus. De plus, 94% des boucles sont réalisées avec un seul mode de transport qui est majoritairement la voiture (64% des boucles monomodales), suivi par la marche (25% des boucles monomodales). Enfin, 80% des français utilisent un seul mode de transport durant la journée (la voiture pour près de 67% et la marche pour 22% qui n'utilisent qu'un seul mode). Si on exprime ces données différemment, on voit que si 20% des français utilisent plus d'un mode de transport par jour, seulement 6% des boucles comportent plus d'un mode de transport : les gens reviennent souvent à leur domicile pour changer de moyen de transport. Le même type de phénomène peut être observé au Québec.

Alors, les utilisateurs de services d'autopartage (qui utilisent des voitures sans les posséder) sont-ils ou deviennent-ils moins dépendants de l'automobile? Parcourent-ils des distances plus courtes pour vaquer à leurs activités que le reste de la population? Quel est l'impact de leurs comportements de déplacement sur leur consommation énergétique en transport et conséquemment, sur les émissions de GES qui y sont associées? Mais d'abord, qui sont-ils?

L'autopartage, est un phénomène émergent et en forte croissance dans le monde (Figure 1). En 2006, l'autopartage était disponible dans 600 villes de par le monde, avec près de 348 000 adhérents se partageant l'usage de 11 700 voitures. Selon Shaheen *et al.* (2009), l'autopartage regroupait en 2008, 319 000 membres en Amérique du Nord se partageant 7 500 véhicules (650 000 membres estimés dans le monde).

Figure 1. Croissance de l'autopartage à l'échelle mondiale de 1988 à 2006



Continent	# Utilisateurs (estimé 2006)	# véhicules (estimé 2006)
Europe	213 424	7 686
Amérique du Nord	117 656	3 337
Asie	15 700	608

Source : Shaheen et Cohen (2007)

En 1994, Auto-Com inaugure à Québec la première offre pérenne d'autopartage en Amérique du Nord. Cet organisme, devenu par la suite Communauto, est maintenant bien implanté dans quatre régions urbaines du Québec (Montréal et sa banlieue rapprochée, Québec-Lévis, Gatineau et Sherbrooke) avec plus de 20 000 membres (ou abonnés) au début de 2010. Selon un sondage Internet effectué en 2004 auprès des usagers de l'autopartage en Amérique du Nord (TCRP Report 108, 2005), les répondants étaient **jeunes** (moyenne de 37,7 ans, médiane de 35 ans), avaient pour la plupart **des revenus élevés** (50% des répondants ont indiqué un revenu du ménage supérieur à 60 000$) et étaient **très scolarisés** (35% ayant un baccalauréat et 48% étant post-gradués). La majorité (64%) des répondants provenait de **ménages d'au moins deux personnes** et **24,4% ont déclaré avoir des enfants.** Finalement, **87% des répondants canadiens vivent dans un ménage sans voiture**. Toujours selon le TCRP Report 108 (2005) qui cite diverses sources (Muheim & Partner, 1998; Klintman, 1998; Brook, 1999 et 2004; Bonsall, 2002; Meaton, 2003), les caractéristiques requises pour assurer le succès d'un service d'autopartage dans un quartier sont : une forte pression pour le stationnement, la capacité pour un ménage de vivre sans voiture, une forte densité de population et la mixité des usages dans le voisinage immédiat.

On pourrait croire que les caractéristiques favorables à l'autopartage et celles de leurs membres limitent ce service à un segment restreint de la population. Pour (2000), le potentiel de l'autopartage est de 6% des automobilistes aux États-Unis avec comme critères d'adhésion : une forte densité de population et une utilisation de la voiture inférieure à 10 000 km/an, limite basée sur des considérations économiques. Pour sa part, TECSULT (2006) évalue le potentiel d'adhésion à l'autopartage à 8% des ménages de Québec et Montréal et à plus de 23% des ménages des quartiers centraux. Nous verrons que nos études effectuées pour Québec remettent partiellement en cause ces conclusions hâtives.

Mentionnons notamment que les services d'autopartage existent aussi en zones de faible densité[12] et même en zone rurale[13]. À Québec, Communauto rejoint déjà entre 2,5 et 5% de la population de certains quartiers centraux et s'implante en banlieue de première et de deuxième couronne. Les impacts de l'autopartage sur la mobilité et les émissions de GES méritent donc d'être étudiés. Plusieurs sondages auprès des abonnés montrent que les usagers de ces services ont, en moyenne, moins de voitures que la population générale (TCRP Report 108, 2005, Shaheen et Cohen, 2007). En 2004 à Québec, 88% des ménages abonnés à Communauto ne possèdent pas de voiture (90% des abonnés de Montréal), alors que, dans la population générale, cette proportion est de 22% pour Québec et 38% pour Montréal.

L'étude de 2006 portant sur le Mobility Car-Sharing Suisse (qui comptait 63 700 clients en 2005) indique que 47% des ménages possédaient un véhicule motorisé (dont 40% au moins une voiture) avant d'adhérer au service. Une fois membre, les ménages ont toutefois moins de voitures (31% ont un véhicule motorisé dont 24% une voiture). De ce côté-ci de l'Atlantique, trois études américaines mentionnent qu'une majorité de membres n'étaient pas motorisés avant leur adhésion à un service d'autopartage : 58,9% dans le cas de Portland (Katzev, 1999); 63% pour Seattle (Vance *et al*., 2005) et 56,7% pour San Francisco (Cervero et Tsai, 2004). Néanmoins, ces trois mêmes études démontrent une baisse nette des véhicules possédés par des membres après leur adhésion. Selon Katzev (1999), 26% des membres du service de Portland ont vendu leur automobile après leur adhésion. Finalement, Cervero *et al*. (2007) indiquent, sur le long terme, une baisse de nette de sept véhicules pour 100 ménages membres du City CarShare à San Francisco par rapport au groupe témoin.

Dans plusieurs études, les abonnés déclarent utiliser plus les transports en commun, les transports actifs (marche et vélos), les taxis et la location de voiture qu'avant leur abonnement (TCRP Report 108, 2005; Scott *et al*., 2003; Katzev, 1999). Une étude australienne (Steininger *et al*., 1996) a mesuré une augmentation de la part modale du vélo, mais une diminution de la marche et de l'utilisation des transports en commun, après l'adhésion. Pour leur part, Shaheen *et al*. (2004) observent une diminution de l'utilisation du vélo et du transport en commun et une augmentation de l'utilisation de la marche après adhésion au projet Carlink II. En comparant les données de deux sondages auprès des premiers membres du City CarShare de San Francisco, Cervero *et al*. (Work Paper 2002-

[12] Par exemple, les services d'autopartage existent en Belgique à Namur (105 000 habitants, 5,97 personnes/ha) et à Ottigniese-Louvain-La-Neuve (près de 27 700 habitants, 8,3 personnes/ha) selon: User needs report (Workpackage 2.2) / Moses (Mobility Services for Urban Sustainability) Project / European Commission, DG TREN

[13] En Suisse, l'autopartage est implanté dans 400 communes de moins de 25 000 habitants selon: La lettre de la voiture en temps partagé / CERTU / no 3, janvier 2005 citant le journal Mobility Car Sharing de mars 2004.

03) notent que les membres utilisent plus la voiture, alors qu'ils ont réduit leur usage de la marche et des transports en commun. Le bilan de littérature est donc confus; nous verrons plus loin la situation à Québec.

Par ailleurs, de nombreuses études européennes concluent à une diminution globale notable des distances annuelles parcourues en voiture par les membres de services d'autopartage, comparativement à la période précédant leur adhésion. Toutefois, Katzev (2003) note qu'à l'exception de celle de Steininger *et al*. (1996), les études européennes sont souvent basées sur des estimations rétrospectives par les membres de services d'autopartage. Les données utilisées doivent donc être considérées avec prudence, car elles peuvent souffrir de biais (Shaheen *et al*., 2004).

Après une augmentation des distances parcourues en véhicules motorisés par les membres récents du City CarShare (Cervero *et al*., WP 2002-01), une baisse nette des distances parcourues est enregistrée sur une plus longue période, alors que les non-membres du groupe témoin ont augmenté leur kilométrage moyen (Cervero et Tsai, 2004; Cervero *et al*., 2007). Ces résultats ne sont toutefois pas statistiquement significatifs. Un élément qui fait consensus dans la littérature est que les services d'autopartage permettent d'économiser de l'argent par rapport à une voiture acquise, mais peu utilisée. Selon (2000), l'autopartage est intéressant au plan économique lorsque les déplacements sont inférieurs à 10 000 km/an. La possession d'une automobile constitue une dépense majeure; surtout pour les ménages à revenus faibles et modérés. Selon lui, les ménages qui adhèrent à l'autopartage peuvent économiser entre 500$ et 1 500$ annuellement. Ceci laisse présumer un bon potentiel de diffusion de l'autopartage chez les ménages moins nantis, surtout lorsqu'on considère le poids relatif du coût de l'essence qui fluctue d'une année à l'autre. La faible motorisation des membres de services d'autopartage est avérée dans toutes les études. Une baisse nette de la possession de véhicules est aussi vérifiée après adhésion, tant en Europe qu'aux États-Unis. Toutefois, l'effet à long terme de l'adhésion à l'autopartage sur les distances parcourues reste inconnu.

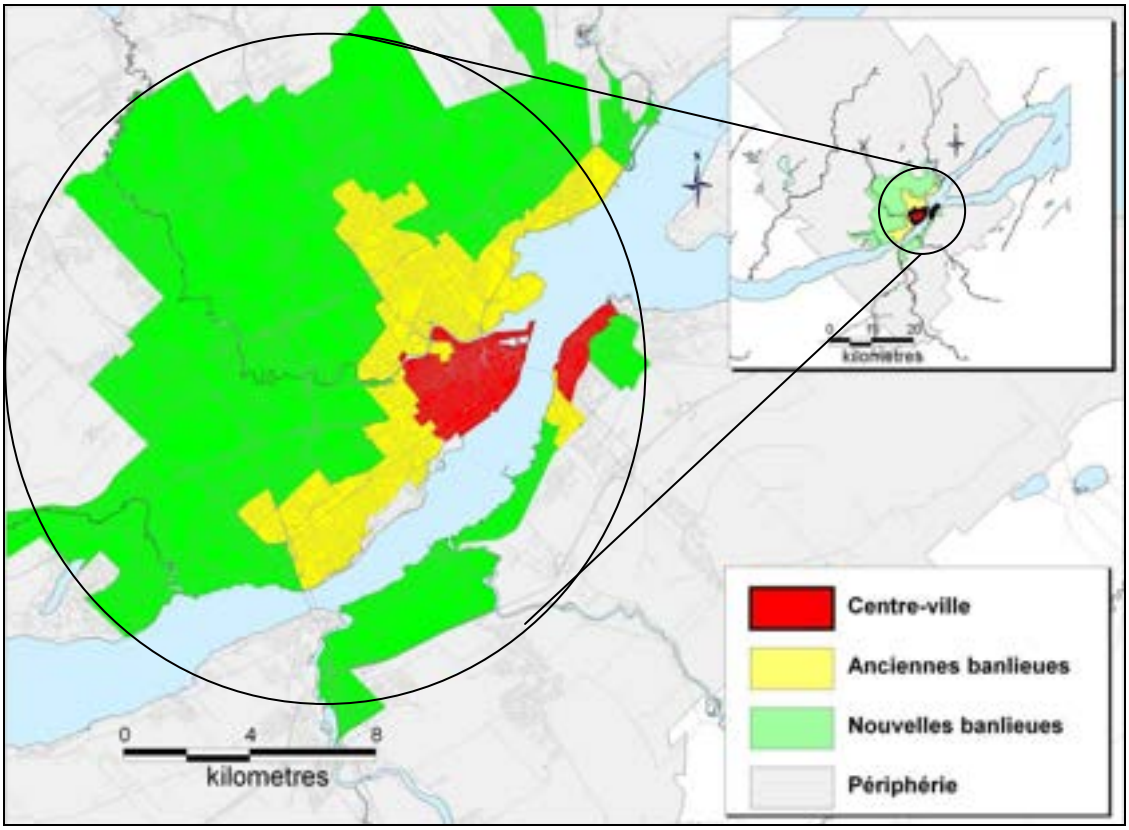
Malheureusement, la série d'études de Cervero n'a pu conclure quoi que ce soit à propos des comportements durant les fins de semaine, en raison du manque de données. Signalons également que les auteurs ont décidé d'ignorer la contribution des déplacements en transport en commun dans le bilan d'émissions de CO_2. Ce choix est basé sur le postulat que les déplacements individuels effectués en transport en commun n'ajoutent pas de véhicules (autobus, trains) et n'ont donc pas d'impacts sur le bilan global. Finalement, cette étude portait sur un service d'autopartage très récent. **Ainsi, notre étude sur l'autopartage à Québec considère la mobilité complète des abonnés à un service d'autopartage sur une période d'une semaine afin d'évaluer les conséquences en émissions de gaz à effet de serre, tous modes de transport considérés**. La suite de ce texte présente les

principaux résultats, le détail étant disponible dans le mémoire de maîtrise en ATDR de Louis Alexandre (2010).

Puisque les abonnés utilisent les véhicules de Communauto surtout les fins de semaine (Martin, 2007), l'étude porte sur une semaine complète afin de dresser un profil complet des déplacements. Pour être comparable aux données des enquêtes Origine-Destination, l'enquête de mobilité des abonnés de Communauto était prévue initialement pour l'automne 2008. Pour diverses raisons, l'enquête n'a été déployée qu'au printemps 2009, entre le 1ier avril et le 8 juin. Cette période est quand même représentative des déplacements moyens annuels, car elle évite les périodes de vacances et survient durant l'année scolaire. À postériori, l'avantage de cette période printanière est qu'elle a permis de mesurer plus adéquatement la part du vélo parmi les modes actifs. Le territoire d'étude est la Région Métropolitaine de Recensement de Québec qui a été subdivisé en trois secteurs (carte 1) définis dans Vandersmissen *et al*. (2004). Il s'agit de secteurs concentriques qui reproduisent les phases d'urbanisation et la structure générale du tissu urbain : le «centre-ville», les «anciennes banlieues» et les «nouvelles banlieues». Communauto recrute ses abonnés dans les trois secteurs (carte 2).

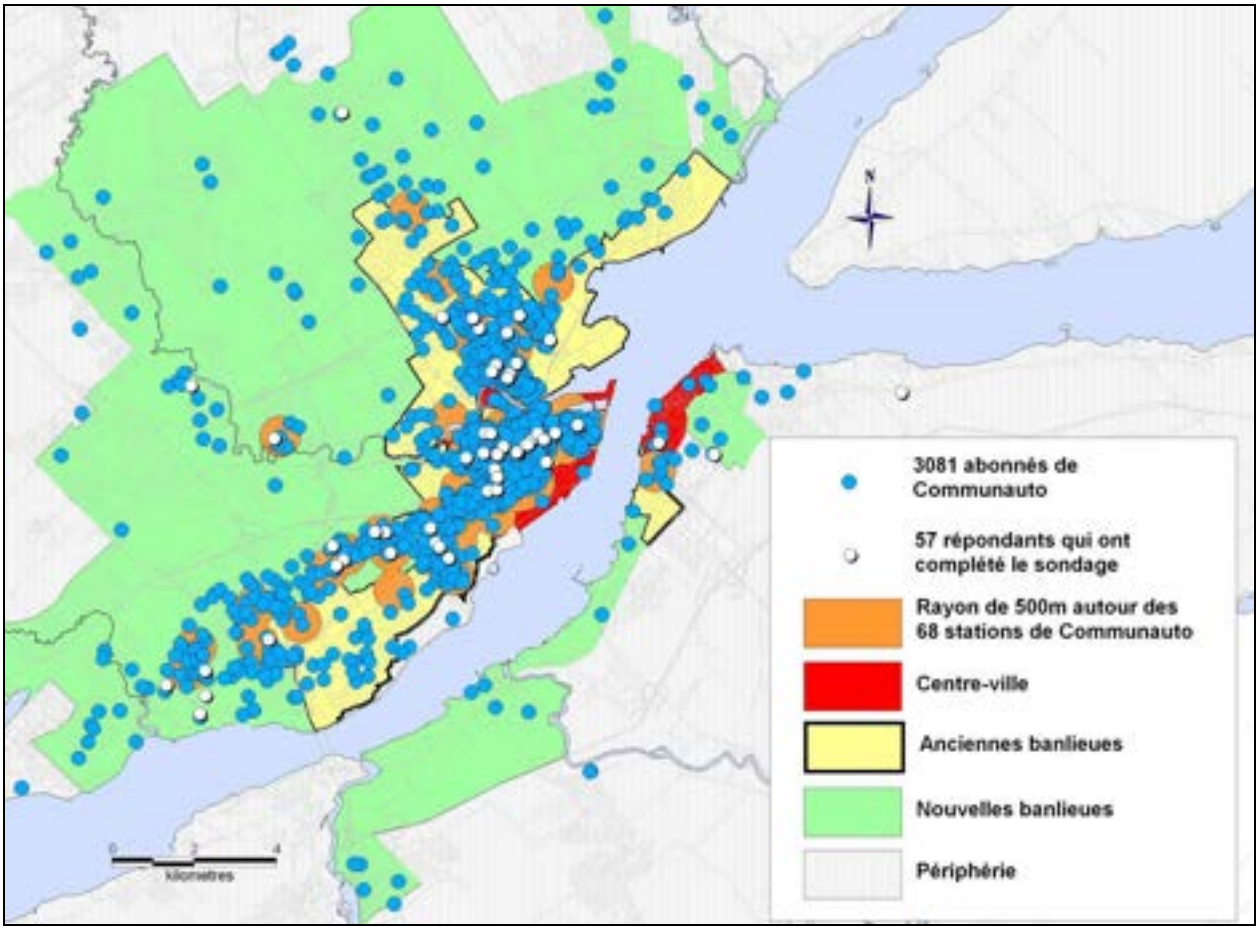
Pour les fins de la présente étude, nous avons retenu les réponses de 57 abonnés de l'autopartage qui ont divulgué et localisé leurs déplacements pour une période de sept jours consécutifs. Tous les déplacements déclarés lors de l'enquête sont retenus. Cependant, les déplacements qui débutent ou aboutissent en dehors de la RMRQ sont comptabilisés séparément, afin de vérifier les hypothèses en distinguant les mobilités urbaine et interurbaine. En plus des données d'un sondage de satisfaction (2008), Communauto a fourni la localisation des stationnements, une liste anonyme de ses abonnés de Québec, ainsi que le nombre de réservations et la distance parcourue en 2008 avec un véhicule de Communauto.

Carte 1. Territoire d'étude : Région Métropolitaine de Recensement de Québec (RMRQ)



Source : Vandersmissen *et al*. (2004) Traitement : L. Alexandre (2010)

Carte 2. Répartition des abonnés de Communauto en mai 2008



Afin de comparer les résultats des abonnés au reste de la population, nous avons utilisé un groupe témoin formé de répondants à la première vague d'une enquête panel de 250 ménages de la région de Québec, en 2003. Cette enquête longitudinale faisait partie d'un programme de recherche sur les modèles comportementaux portant sur l'utilisation du territoire, le transport et l'environnement (ILUTE), lui-même intégré dans le programme PROCESSUS[14] mené par huit universités canadiennes en collaboration avec douze autres universités de par le monde, sous la direction de Martin Lee-Gosselin. Durant la première vague de l'enquête panel effectuée en 2002-2003, chaque membre de ménage de plus de 16 ans devait remplir un journal d'activités et de déplacements pour une période de 7 jours et divers autres documents, afin d'apprécier la planification des activités et les perceptions de la flexibilité temporelle et spatiale de ces dernières. La présente étude utilise les données de mobilité et de profil sociodémographique de 122 répondants de la première vague de l'enquête panel résidant au voisinage immédiat des répondants de l'enquête de mobilité des abonnés à l'autopartage (rayon de 1,5 km), ceci afin de constituer un groupe témoin. Le

[14] **PROC**esses of behaviour underlying **E**quity and **S**ustainability in **S**ystems of **U**rban access and their **S**imulation (**PRO**cessus **C**omportementaux **E**ssentiels aux **S**ystème**S** d'accès **U**rbain durables et équitables et à leur **S**imulation), un projet de recherche subventionné par le CRSH et le MTQ.

Tableau 1 présente la répartition des répondants selon le secteur de résidence. Les Tableaux 2 à 8 présentent les principaux résultats en ce qui concerne les parts modales, les distances parcourues et les émissions de GES. Les résultats sont basés sur 57 abonnés de l'autopartage, qui ont déclaré un total de 1 384 déplacements, et 122 autres adultes qui habitent à proximité et qui ont effectué un total de 3 289 déplacements. Les résidences des répondants sont distribuées dans les trois secteurs. Enfin, les tableaux 3 et 4 proviennent d'un sondage de satisfaction réalisé auprès de 574 abonnés de Communauto.

Tableau 1. Répartition des répondants par secteur de résidence

Secteur de résidence	Abonnés de Communauto	Groupe témoin
Centre-ville	24	23
Anciennes banlieues	17	44
Nouvelles banlieues	16	55
Total :	57	122

Tableau 2. Parts modales des répondants selon le secteur de résidence (déplacements hors RMRQ et promenades exclus)

	Abonnés de l'autopartage						**Groupe témoin**					
Nombre de déplacements	Centre-ville *587*		Anciennes banlieues *438*		Nouvelles banlieues *359*		Centre-ville *627*		Anciennes banlieues *1183*		Nouvelles banlieues *1479*	
Marche	48,8%	+++**	29,6%		27,4%	+++	27,7%	***	19,7%	*	11,4%	
Vélo	8,3%		18,3%		8,7%		2,6%		4,2%		2,2%	
Autobus	19,5%	+	28,3%	+++	30,6%	++	6,1%		8,3%		4,7%	
Communauto	13,5%	+++	6,8%	+++*	18,7%	+++						
Véhicule du ménage	3,9%	+++	0,3%	+++	6,5%	+++	53,1%	**	58,5%	**	75,8%	
Autre auto	4,0%		8,9%		5,4%		7,7%		6,4%		4,6%	
Taxi	1,7%		3,0%		0,3%		1,7%		1,5%		0,3%	
Total automobiles	23,2%	+++	19,0%	+++	30,9%	+++	62,5%	**	66,5%	**	80,8%	
Autres moyens	0,2%		4,8%		2,3%		1,2%		1,3%		0,9%	
Total:	100%		100%		100%		100%		100%		100%	

Test t de Student : + Significatif (< 5%) ++ Très significatif (< 2%) +++ Hautement significatif (< 1%)

Les + sont utilisés lorsqu'une différence significative apparaît entre une valeur de Communauto et celle du groupe témoin. Les * indiquent une différence significative entre la valeur considérée et celle(s) soulignée(s) du même groupe de répondants (Communauto ou témoin) et pour le même mode de transport.

Tableau 3. Mode de transport utilisé principalement pour aller au travail / à l'école durant la belle saison (Sondage de satisfaction de Communauto, Québec, 2008)

	Automobile	Autobus	Vélo	Marche	Travaille / étudie à la maison	Ne travaille / n'étudie pas	Autre	Nombre de répondants (574[15])
Centre-ville	2%	28%	19%	36%	4%	8%	2%	322
Anciennes banlieues	2%	52%	20%	14%	3%	6%	2%	170
Nouvelles banlieues	4%	59%	21%	7%	2%	5%	2%	82

Tableau 4. Fréquence déclarée d'utilisation du vélo à des fins utilitaires durant la belle saison (Sondage de satisfaction de Communauto, Québec, 2008)

	Presque tous les jours	1 à 3 jours par semaine	1 à 3 jours par mois	Moins d'un jour par mois	Jamais	Nombre de répondants
Centre-ville	20%	25%	14%	10%	32%	322
Anciennes banlieues	26%	24%	12%	9%	28%	170
Nouvelles banlieues	24%	21%	15%	6%	34%	82

Tableau 5. Comparaison des parts modales (en %) selon la motorisation : (déplacements hors RMRQ et promenades exclus)

	Abonnés de l'autopartage			Groupe témoin	
(personnes / déplacements)	Non motorisés *(48/1161)*	Motorisés *(9/223)*	Tous *(57/1384)*	Non motorisés *(16/450)*	Motorisés *(106/2839)*
Marche	37,1%	37,0%	37,1%	40,9% ***	13,9% +++
Vélo	12,1%	7,7%	11,4% +++	0% ***	3,4% ++
Autobus	27,7%	12,4%	25,2%	26,4% ***	3,2% +++
Communauto	14,6%	4,2%	13,0% +++	0%	+++
Véhicule du ménage	0% ***	22,6%	3,6% +	0% ***	75,2% +++
Autre auto	5,9%	5,6%	5,9% +++	28,1% ***	2,5% ++
Taxi	1,5%	2,5%	1,7%	4,1%	0,6%
Total autos	22,1%	34,9%	24,1%	32,2% ***	78,2% +++
Autre moyen	1,1%	8,0%	2,2%	0,5%	1,2%
Total Nb	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Test du t de Student: + Significatif (< 5%) ++ Très significatif (< 2%) +++ Hautement significatif (< 1%)

Les + indiquent une différence significative entre une valeur et celle de l'autre groupe, les * entre deux valeurs du même groupe de répondants. Les → indiquent qu'elles sont les colonnes comparées.

[15] Des 592 répondants au sondage de satisfaction de Communauto de 2008, 574 ont pu être localisés dans les trois secteurs de la RMRQ étudiés, à l'aide des codes postaux de la liste des abonnés.

Tableau 6. Distance hebdomadaire moyenne parcourue par répondant (en km) selon le mode et le secteur de résidence (déplacements hors RMRQ et promenades exclus).

	Abonnés de l'autopartage			Groupe témoin		
(personnes/ déplacements)	Centre-ville *(24/587)*	Anciennes banlieues *(17/438)*	Nouvelles banlieues *(16/359)*	Centre-ville *(23/627)*	Anciennes banlieues *(44/1183)*	Nouvelles banlieues *(55/1479)*
Marche	9	7	5	7 *	5	3
Vélo	7	16 +	4	3	3	1
Autobus	17 ***	39 +	51 +++	6	13	10
Communauto	21 +++	17 +	30 +++			
Véhicule du ménage	5 +++	3 +++	11 +++	85	92	122
Autre auto	10	14	8	14	11	7
Taxi	1	4	0	2	2	0
Total autos:	37 +++	37 +++	50 +++	100	104	130
Autres moyens	0	6	1	1	2	2
Total:	71 +++	104 *	111 +**	119	127	145

Tableau 7. Comparaison des émissions de GES (en kg de CO_2 équivalent/semaine) selon le statut de motorisation

	Abonnés de l'autopartage			Groupe témoin	
Nombre de répondants	Non motorisés *48*	Motorisés *9*	Tous *57*	Non motorisés *16*	Motorisés *106*
Déplacements intra RMRQ	5,9 +++	9,8 +++	6,5 +++	8,5 +++	25,7
Tous les déplacements	13,2 +++	13,9 +++	13,4 +++	16,8 +++	43,2

Test T-Student: + Significatif (< 5%) ++ Très significatif (< 2%) +++ Hautement significatif (< 1%)

Les + indiquent une différence significative avec la valeur correspondante des motorisés du groupe témoin.

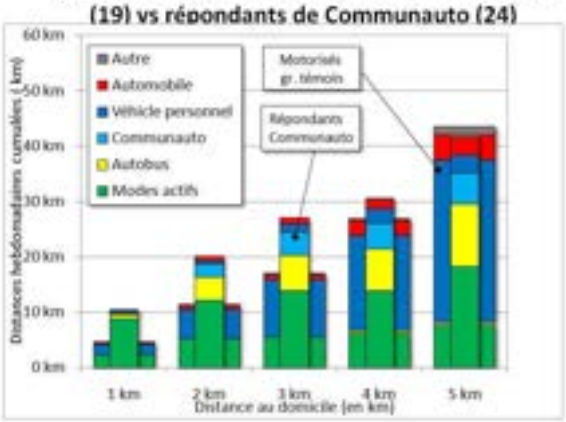
Tableau 8. Émissions hebdomadaires moyennes de GES pour les déplacements utilitaires intra RMRQ selon le secteur de résidence (en kg de CO2 équivalent/semaine)

Abonnés de l'autopartage (57)			Groupe témoin (122)		
Centre-ville (24)	Anciennes banlieues (17)	Nouvelles banlieues (16)	Centre-ville (23)	Anciennes banlieues (44)	Nouvelles banlieues (55)
5,0 +++	6,2 +++	9,1 +++	20,4	20,5	27,0

Test t de Student: + Significatif (< 5%) ++ Très significatif (< 2%) +++ Hautement significatif (< 1%)

Figure 2. Distances hebdomadaires moyennes cumulées en fonction de l'éloignement au domicile selon le mode de transport utilisé et le secteur de résidence

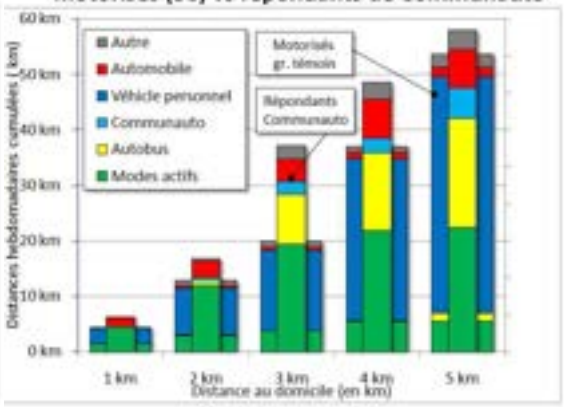
Fig. 19 a) Centre-ville: Groupe témoin motorisés (19) vs répondants de Communauto (24)



Part des modes actifs

	1 km	2 km	3 km	4 km	5 km
Répondants de Communauto	85%	61%	51%	45%	44%
Motorisés, groupe témoin	53%	46%	33%	24%	18%

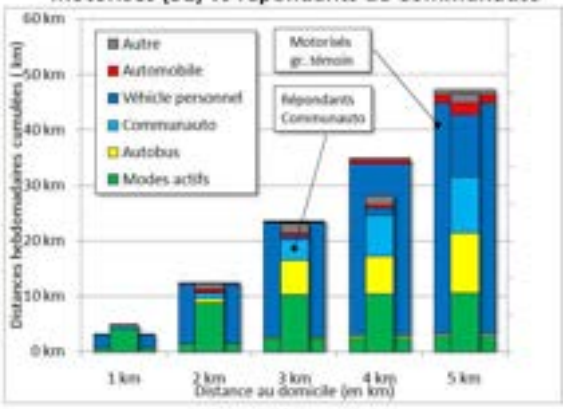
Fig. 19 b) Anciennes banlieues: Groupe témoin motorisés (36) vs répondants de Communauto



Part des modes actifs

1 km	2 km	3 km	4 km	5 km
73%	72%	52%	45%	39%
34%	23%	19%	15%	10%

Fig. 19 c) Nouvelles banlieues: Groupe témoin motorisés (51) vs répondants de Communauto



Part des modes actifs

	1 km	2 km	3 km	4 km	5 km
Répondants de Communauto	84%	72%	44%	37%	23%
Motorisés, groupe témoin	28%	12%	10%	7%	6%

Figure 3. Distribution des émissions de GES des déplacements intra RMRQ pour les 57 répondants de Communauto selon le secteur de résidence

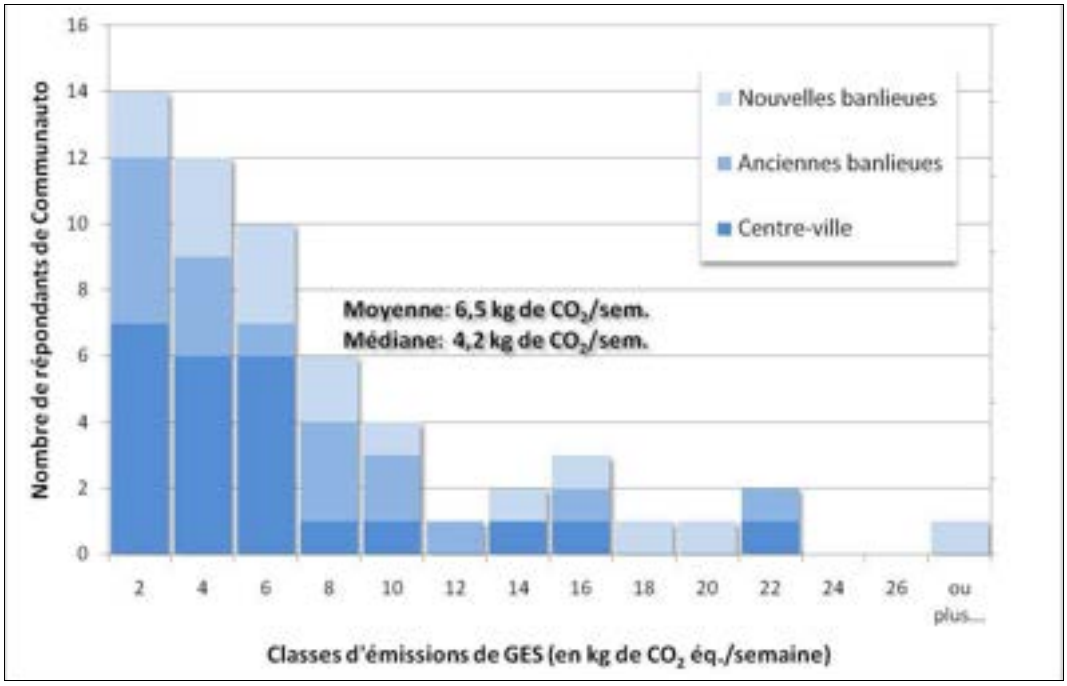


Figure 4. Distribution des émissions de GES des déplacements intra RMRQ selon la motorisation chez les 122 répondants du groupe témoin

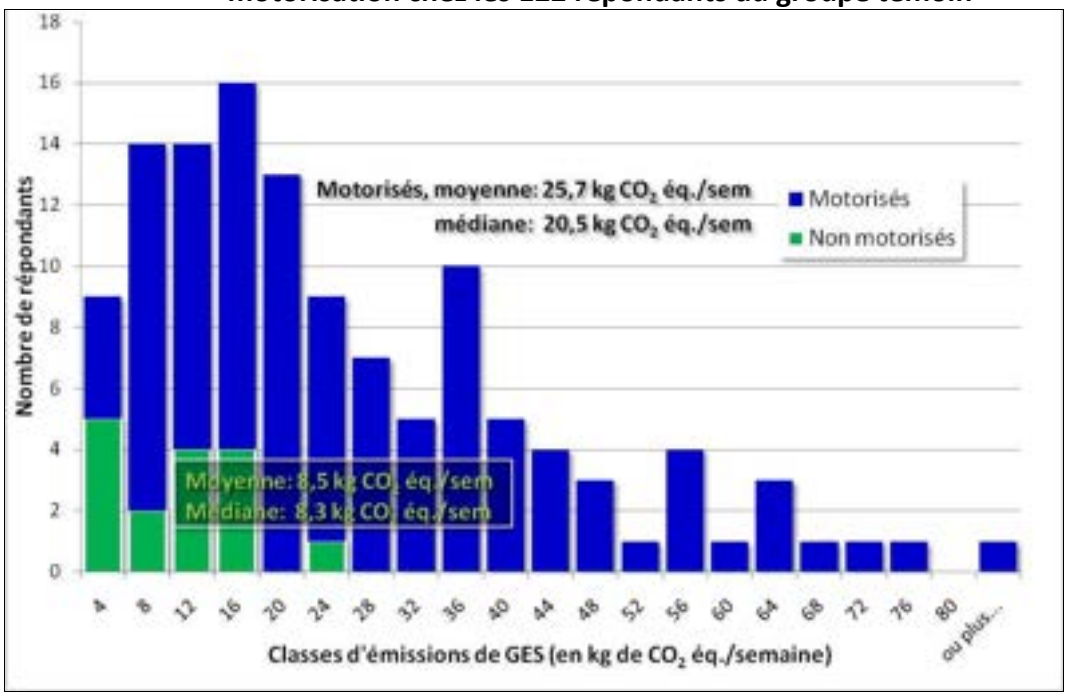


Figure 5. Distances hebdomadaires moyennes cumulées des déplacements utilitaires intra RMRQ en fonction de l'éloignement au domicile (en km)

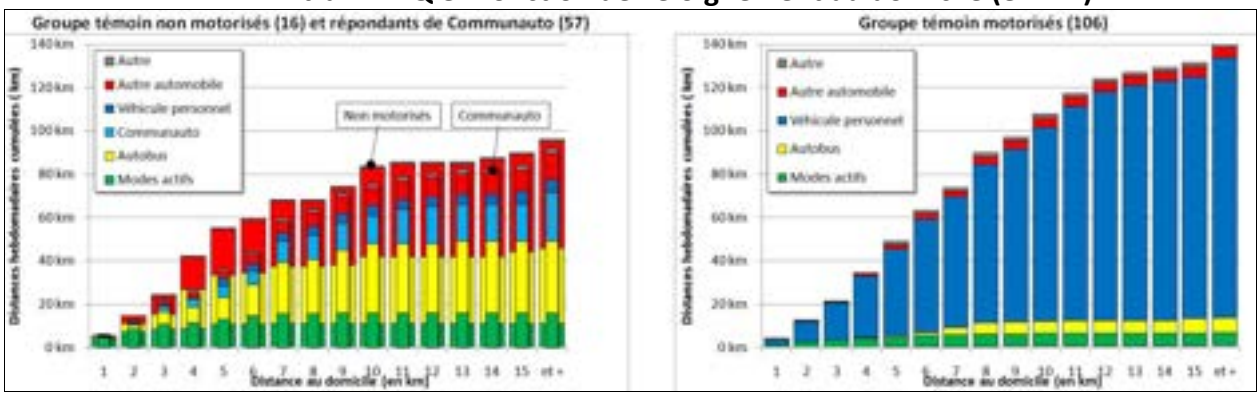
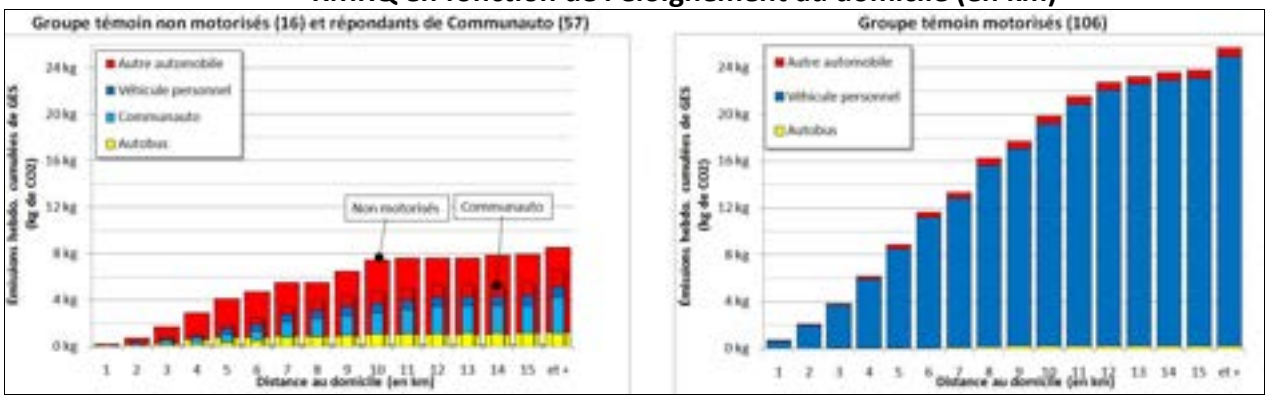


Figure 6. Émissions moyennes de GES cumulées pour les déplacements utilitaires intra RMRQ en fonction de l'éloignement au domicile (en km)



Les résultats de notre étude étant très détaillés, nous les présenterons de manière sommaire, laissant au lecteur intéressé le soin de consulter le mémoire de Louis Alexandre (2010). Les tableaux et figures qui précèdent ne présentent qu'une partie des faits saillants.

La comparaison entre les abonnés à l'autopartage et les autres résidents de Québec est basée sur un échantillon substantiel de carnets de mobilité hebdomadaire et les lieux de résidence sont suffisamment répartis dans les trois secteurs de résidence pour permettre une analyse à cette échelle (Tableau 1). Les choix modaux des abonnés de l'autopartage sont significativement différents de ceux du groupe témoin (Tableau 2) et l'utilisation des véhicules de Communauto reste assez marginale (de 6,8% à 18,7% selon les secteurs). Par contre les transports actifs et collectifs sont nettement plus populaires chez les abonnés (de 66,7% à 76,6% selon les secteurs) que chez les membres du groupe témoin (de 18,3% à 36,4%). La tendance inverse prévaut pour l'utilisation de l'automobile : de 19,0% à 30,9% chez les abonnés, contre 62,5% à 80,8% pour le groupe témoin. De plus, on note une très forte hausse des transports actifs, notamment de la marche dans les secteurs centraux et de l'utilisation du vélo à des fins utilitaires pour tous les secteurs. Ces statistiques d'usage du vélo sont d'ailleurs confirmées par les réponses au sondage de satisfaction de ses abonnés réalisé par Communauto à Québec en 2008 (Tableaux 3 et 4). ***Ces résultats suggèrent***

clairement que le développement de l'autopartage est instrumental pour favoriser le développement des transports actifs à Québec. On observe également un écart significatif pour l'utilisation des transports collectifs chez les abonnés de l'autopartage (de 19,5% à 30,6%) en comparaison du groupe témoin motorisé.

En examinant les parts modales selon le statut de motorisation (9 abonnés de Communauto sont motorisés; 16 répondants du groupe témoin ne sont pas motorisés), on obtient quelques informations complémentaires qui doivent être interprétées en fonction de la taille réduite de l'échantillon (Tableau 5). Les répondants non motorisés du groupe témoin effectuent 28% de leurs déplacements avec des véhicules empruntés ou loués, alors que les abonnés de l'autopartage non motorisés n'effectuent que 20% de leurs déplacements en automobile. En fait, l'abonnement à l'autopartage, loin de concurrencer les transports actifs et collectifs, est un substitut à l'emprunt ou à la location de véhicules. Comme les abonnés qui utilisent ce service sont conscients du coût réel d'utilisation, ils ne l'utilisent qu'en dernier recours, évaluant l'ensemble des solutions alternatives. Cet effet de conscientisation semble également valable pour les 9 abonnés qui vivent dans des ménages motorisés, car ils effectuent seulement 32% de leurs déplacements en automobile, contre 77% pour les autres ménages motorisés.

En termes de distances parcourues pour vaquer aux activités durant la semaine, on constate que les abonnés de l'autopartage ont, soit des aires d'activité plus restreintes, soit consolident leurs déplacements pour réaliser des circuits intégrés. Le Tableau 6 montre des différences significatives des distances totales parcourues (en milieu urbain) entre les abonnés et les autres : 71 km versus 119 km au centre-ville; 111 km versus 145 km pour les résidents des nouvelles banlieues. ***Ces différences sont essentiellement dues à un usage restreint de l'automobile qui est compensé par les transports collectifs. On voit donc apparaître un lien direct entre l'autopartage et la propension à utiliser les transports collectifs pour effectuer les déplacements de plus longue portée.*** Les Figures 2 et 5 apportent l'information complémentaire requise pour comprendre le processus décisionnel. Pour de courtes distances (moins de 5 km du domicile; Figure 2), les modes actifs sont très nettement préférés par les abonnés de Communauto, le reste de la population préférant souvent se déplacer sur de plus longues distances. Les différences observées entre le centre-ville et les nouvelles banlieues illustrent très bien, d'une part l'effet de la motorisation (usage quasi exclusif de l'automobile chez les motorisés du groupe témoin) et d'autre part, de la densité urbaine (transfert graduel des modes actifs aux transports collectifs chez les abonnés de l'autopartage[16]). L'utilisation des véhicules de Communauto ne survient qu'au-delà de 3 km du domicile. La Figure 5 concerne des distances plus grandes. On voit clairement sur le graphique de gauche que les véhicules de Communauto concurrencent essentiellement les véhicules empruntés; et sur le graphique de droite (motorisés du groupe témoin) que les modes actifs et les transports collectifs sont très

[16] Voir aussi les tableaux 2 et 5.

peu utilisés par les automobilistes. ***En somme, les abonnés de Communauto qui ont répondu à l'enquête se comportent comme des non motorisés, mais utilisent encore plus les transports actifs et moins l'automobile que ces derniers.*** On peut donc penser que leur bilan environnemental est particulièrement avantageux.

Le Tableau 7 présente les évaluations d'émissions de GES qui ont été réalisées à partir des déplacements déclarés en utilisant une méthodologie très détaillée qui est expliquée dans le mémoire (simulation d'itinéraires dans un SIG, profil de vitesse, consommation du véhicule selon la marque, la cylindrée, etc.). Les bilans varient selon que l'on considère uniquement les déplacements à l'intérieur de la RMRQ ou que l'on ajoute les déplacements interurbains. Toutefois, les différences sont toujours à l'avantage des abonnés de l'autopartage. Pour leurs déplacement urbains, les non motorisés abonnés à l'autopartage émettent environ 23% des émissions des automobilistes du groupe témoin et 70% des émissions des non motorisés du groupe témoin, ces derniers voyageant sur de plus longues distances avec des véhicules plus énergivores. Les abonnés de l'autopartage émettent, en moyenne, même moins de GES (13,4 kg CO_2 par semaine) que les non motorisés du groupe témoin, si on considère l'ensemble des déplacements, incluant les déplacements interurbains. Les Figures 3 et 4 présentent la variation de ces bilans environnementaux. Ainsi, la très grande majorité des abonnés de l'autopartage émettent moins de 10 kg par semaine. De plus, les meilleurs bilans ne sont pas nécessairement localisés dans les secteurs centraux. Ainsi, ***l'efficacité de l'autopartage pour réduire les émissions de GES s'applique aussi bien aux banlieues qu'au centre-ville.*** La Figure 4 présente les résultats pour le groupe témoin et illustre bien l'effet de la motorisation sur la détérioration du bilan environnemental.

Tous ces résultats nous amènent à une conclusion très pertinente pour la consultation de la ville de Québec : ***si on veut réellement réduire les GES, il est nettement plus efficace d'agir sur la motorisation que sur la densification, bien que cette dernière soit évidemment souhaitable pour développer les transports actifs et collectifs*** (Tableau 8). ***En corollaire, le développement et le soutien de l'autopartage est un moyen très efficace de favoriser la baisse de motorisation, car elle contribue à sensibiliser les adhérents aux coûts réels de l'automobile et les incite à adapter leurs comportements de mobilité : réduction des distances, choix des transports actifs pour les déplacements courts, des transports collectifs sur les plus longues distances, de l'autopartage en derniers recours lorsque les autres modes sont inadaptés. Si on enlève l'autopartage de l'équation, une proportion appréciable des abonnés choisit de s'acheter une voiture et le choix modal s'en trouve complètement modifié*** (retour au tout à l'automobile).

Le mémoire de Louis Alexandre (2010) a d'ailleurs évalué l'économie de véhicules liés à l'autopartage. Durant l'enquête, nous avons demandé aux répondants de l'enquête ce qu'ils feraient s'ils ne disposaient pas de l'autopartage à Québec (Question 8). Nos résultats

correspondent à ceux de Communauto qui pose souvent une question équivalente dans ses sondages de satisfaction (Tableau 9). De plus, nous avons croisé les réponses à notre question avec la fréquence effective d'utilisation du service d'autopartage (Tableau 10).

Tableau 9. Réponses des 507 non motorisés à la question 18 a) du sondage sur la satisfaction des abonnés de Communauto (Québec 2008)

Comment jugez-vous les affirmations suivantes au sujet des conséquences de votre choix de vous inscrire à Communauto? Moi ou mon ménage avons pu nous départir d'un véhicule déjà en notre possession: ».

	Centre-ville (294)	**Anciennes banlieues (145)**	**Nouvelles banlieues (68)**	**Moyenne (507)**
Fortement en accord	26,9%	26,2%	25,0%	26,4%
En accord	9,5%	7,6%	8,8%	8,9%
Total	36,4%	33,8%	33,8%	35,3%

Tableau 10. Réponses à la question 8 selon la fréquence d'utilisation de l'autopartage

Fréquence d'utilisation déclarée	Achat certain d'une auto	Achat éventuel d'une auto	Pas d'achat	Total
Au moins une fois par semaine	22 (37%)	8 (13%)	30 (50%)	60
2 à 3 fois par mois	5 (13%)	10 (26%)	23 (61%)	38
Une fois ou moins par mois	3 (9%)	3 (9%)	27 (82%)	33
Total:	30 (23%)	21 (16%)	80 (61%)	131

Ainsi, 35% des abonnés de l'autopartage à Québec déclarent que ce service a remplacé une voiture individuelle; et 39% des 131 répondants de notre enquête déclarent qu'ils achèteraient une automobile en l'absence de l'autopartage. Ces proportions sont indépendantes du lieu de résidence, mais ce sont les plus grands utilisateurs du service qui achèteraient une voiture. Considérant une extrapolation de ces résultats aux 3 081 abonnés de Communauto à Québec en 2009, nous estimons que ce service a permis à 625 abonnés actuels d'éviter l'achat d'une voiture et que son éventuelle disparition ajouterait 625 automobiles de plus en stationnement dans les rues de Québec. Considérant que Communauto utilise un ratio de un véhicule par vingt abonnés, le service d'autopartage est

actuellement offert par 155 véhicules (modèles économiques), soit un gain net de 470 automobiles.

Dans une deuxième étude, nous nous sommes intéressés aux facteurs influençant le taux d'adhésion à Communauto dans la RMR de Québec : en d'autres termes, il s'agissait d'expliquer le taux d'adhésion en isolant les facteurs géographiques et socio-économiques qui l'influencent pour ensuite identifier les secteurs du territoire dans lesquels ces facteurs sont présents et établir une carte du potentiel de l'autopartage dans la RMR de Québec . Nous présentons ici les principaux résultats mais nous renvoyons le lecteur au mémoire de maîtrise en sciences géographiques de Marie-Hélène Coll (2010) pour plus de détails. À l'échelle d'un découpage du territoire en petites zones hexagonales, le niveau de scolarité (% de diplômés de niveau universitaire), le pourcentage de déplacements faits en transport actif (marche et vélo) et en transport en commun, la densité d'arrêts d'autobus influencent positivement le taux d'adhésion à Communauto, tandis que le fait de résider dans les anciennes ou nouvelles banlieues, un revenu individuel élevé sont des facteurs qui tendent à faire diminuer le taux d'adhésion à Communauto. Parmi ces résultats, mentionnons que l'influence du pourcentage de déplacements faits en transport actif est plus importante toutes choses étant égales par ailleurs que le pourcentage de déplacements faits en transport en commun. La figure 7 illustre le potentiel de l'autopartage dans les zones centrales de la RMR de Québec. On remarque que les cellules catégorisées comme ayant le potentiel le plus élevé sont en très grande majorité celles situées dans la zone du Vieux-centre, bien que certaines cellules plus foncées (potentiel élevé) se retrouvent dans la zone des anciennes banlieues et même des nouvelles banlieues. Il semblait également intéressant, vu la complémentarité du transport en commun avec le phénomène, d'identifier les zones ayant un potentiel élevé près du nouveau trajet 802. Ainsi, on remarque que, bien qu'elles se retrouvent dans la zone des anciennes banlieues, plusieurs cellules adjacentes à ce trajet semblent démontrer un potentiel relativement élevé même si quelques stations de Communauto côtoient déjà ce parcours.

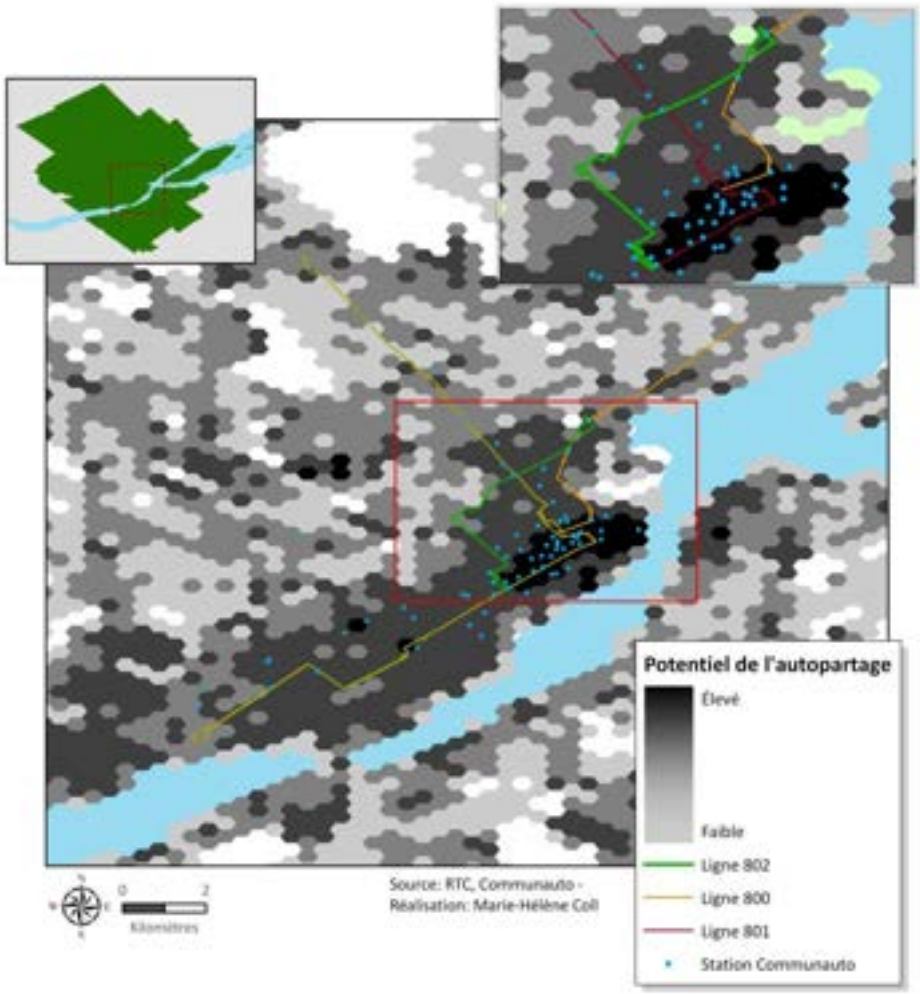


Figure 7. Carte du potentiel de l'autopartage dans la zone centrale de la RMR

Ceci devrait inciter la ville de Québec à revoir sa politique de stationnement afin de soutenir activement le développement de l'autopartage en offrant des stationnements dédiés sur rue près des lieux de résidence des abonnés. On devrait également prévoir des stationnements de vélo à proximité des stationnements de Communauto. À notre avis, le développement de l'autopartage à Québec n'est qu'embryonnaire et peut être étendu sur une bonne partie du territoire. Son extension est toutefois contrainte pour les ménages avec plusieurs jeunes enfants (certains véhicules fournissent un siège pour enfant) et ceux qui doivent effectuer plus de 10 000 km de route par année (raisons économiques). ***L'autopartage est une solution valable dans les autres cas et, compte tenu de l'étalement actuel des services sur le territoire, c'est un service nécessaire pour réduire la motorisation et ses effets environnementaux. De plus, c'est une voie d'action quasi gratuite pour la ville, puisque ce sont les abonnés qui défraient le coût du service. Le plan d'action actuel qui vise à développer le réseau de pistes cyclables à des fins utilitaires et à proposer des secteurs plus denses afin de soutenir l'offre locale de services de proximité va exactement dans la bonne direction; soutenir en plus la diffusion de l'autopartage accroît l'efficacité et la portée de ces interventions, tout en réduisant la demande totale de stationnement.***

Références

Alexandre, L. (2010) *La mobilité des abonnés au service d'autopartage de Québec (Communauto) et leurs émissions de gaz à effet de serre*. Mémoire de maîtrise en ATDR, Université Laval, Québec.

Cervero, R., Creedman, N., »Pohan, M. et Pai, M. (2002-01) *City CarShare: Assessment of Short-Term Travel-Behavior Impacts*, Working Paper 2002-01 préparé pour le Department of Transportation &Parking, City of San Francisco.

Cervero, R., Creedman, N., Pohan, M., Pai, M. et Tsai, Y-H. (2002-03) *City CarShare: Assessment of Intermediate-Term Travel-Behavior Impacts*, Working Paper 2002-03 préparé pour le: Department of Transportation &Parking, City of San Francisco.

Cervero, R. (2003) Road Expansion, Urban Growth, and Induced Travel A Path Analysis, *APA Journal* printemps 2003, Vol. 69, No. 2

Cervero, R. et Tsai, Y. (2004) City CarShare in San Francisco, California: Second-Year Travel Demand and Car Ownership Impacts, *Transportation Research Record* no 1887, p. 117-127.

Cervero, R., Golub, A. et Nee, B. (2007) City CarShare: longer-term travel demand and car ownership impacts, *Transportation Research Record* no 1992, p. 70-80.

Cervero, R. et Kockelman, K. (2007) travbel demand and the 3Ds: density, diversity and design, *Transportation Research.-D*, Vol. 2, No.3, p. 199-219, 1997

Coll, M.-H. (2010) *L'autopartage corporatif à Québec: les facteurs géographiques et socio-économiques influençant l'adhésion à Communauto*. Essai de maîtrise en sciences géographiques, département de géographie, Université Laval.

Cullinane S. et Cullinane K. (2003) Car dependence in a public transport dominated city: evidence from Hong Kong, *Transportation Research Part D* 8, p. 129–138

Ewing, R. et Cervero, R. (2001) Travel and the built environment. A synthesis, *Transportation Research Record* no 1780, p. 87-114.

Goodwin, P. B. (1996) Empirical evidence on induced traffic A review and synthesis, *Transportation,* vol. 23, no 1, p. 35-54, Kluwer Academic Publishers.

Joly, I. (2005) *L'allocation du temps au transport – De l'observation internationale des budgets-temps de transport aux modèles de durées*, Thèse de doctorat, Université Lumière Lyon 2.

Katzev, R. (1999) *CarSharing Portland: Review and Analysis of Its First Year*, Rapport préparé pour Oregon Department of Environmental Quality (non publié).

Katzev, R. (2003) CarSharing: A new approach to urban transport problems, *Analyses of Social Issues and Public Policy*, Vol. 3, no 2, p. 65-86.

Kim, HM et Kwan, MP (2003) Space-time accessibility measures: A geocomputational algorithm with a focus on the feasible opportunity set and possible activity duration, *Journal of Geographical Systems*

Litman, T. (1999) *Evaluating Carsharing Benefits*, Victoria Transport Policy Institute.

Maat K., Wee, B. V. et Stead, D. (2005) Land use and travel behaviour: expected effects from the perspective of utility theory and activity-based theories, *Environment and Planning B: Planning and Design*, vol. 32, p. 33 – 46.

Martin, B. (2007) *Caractérisation du système d'autopartage dans l'agglomération montréalaise et analyse spatiotemporelle de ses différents objets: usagers, stationnements, véhicules*, (Mémoire de maîtrise, École polytechnique de Montréal)

Minvielle, E. (2000) Boucle de déplacements: le domicile au cœur de la mobilité quotidienne, *Transports Urbains* no 102 (janvier-mars 2000)

Newman, P. W. G. et Kenworthy, J. R. (1996) The land use-transport connection (an overview), *Land Use Policy*, Vol. 13, No. 1, p. 1-22

Newman, P. W. G. et Kenworthy, J. R. (1998) *Sustainability and Cities: Overcoming Automobile Dependence*, Washington, Island Press, 442 p.

Noland, R. B. et Lem, L. L. (2002) A review of the evidence for induced travel and changes in transportation and environmental policy in the US and the UK, *Transportation Research Part D* 7, p. 1-26

Pouyanne, G. (2004) *Forme urbaine et mobilité quotidienne*, Thèse de doctorat, Université Montesquieu - Bordeaux IV.

Schafer, A. (2000) Regularities in Travel Demand: An International Perspective, *Journal of transportation and statistics*

Schafer, A. et Victor, D. G. (2000) The future mobility of the world population, *Transportation Research Part A* no 34 (2000) p.171-205

Scott, S., Brook, D. & Perussi, M. (2003) *Impacts of CarSharing on Walking Behavior*, MetaResource Group et Flexcar Inc.

Shaheen, S., Wipyewski, K., Rodier, C., Novick, L. Meyn, M. et Wright, J. (2004) *CARLINK II: A commuter carsharing pilot program – Final report*, Rapport pour: California Partners for Advanced Transit and Highways Memorandum of Understanding 4104.

Shaheen, S. A. et Cohen A. P. (2006) Carsharing in North America: Market growth, current developments, and future potential, *Transportation Research Record* No. 1986, p. 116–124.

Shaheen, S. A. et Cohen A. P. (2007) Growth in Worldwide Carsharing: An International Comparison, *Transportation Research Board*, Vol. 1992, p. 81-89.

Shaheen, S. A., Cohen, A. P. et Chung, M.S. (2009) North American Carsharing 10-Year Retrospective, *Transportation Research Board*, Vol. 2110, p. 345-44.

Steininger, K., Vogl, C. et Zettl, R. (1996) Car-sharing organizations – The size of the market segment and revealed change in mobility behaviour, Transport Policy, Vol.3, no 4. p. 177-185.

TCRP REPORT 108 (2005) *Car-Sharing: Where and How It Succeeds*, Sponsored by the Federal Transit Administration.

TECSULT (2006) *Le projet auto+bus, Évaluation d'initiatives de mobilité combinée dans les villes canadiennes*, Rapport pour Communauto.

VANCE, R., RUTHERFORD, G. S., et ANDERSON, C. (2005) Flexcar Seattle: Evaluation of the Carsharing Program, *Transportation Research Board* 84th Annual Meeting (TRB 2005 Annual Meeting CD-ROM, Paper revised from original submittal).

Vandersmissen, M.-H., Thériault, M. et Villeneuve, P. (2004) What about effective access to cars in motorised households?, *Le Géographe canadien* 48, no 4, pages 488–504

Zahavi, Y. et Tavitie, A. (1980) Regularities in Travel Time and Money Expenditures, *Transportation Research Record* 750, pages 13-19.

Zahavi, Y. et Ryan, J. M. (1980), *Stability of Travel Components over Time*, T*ransportation Research Record* 750, pages 19-26.

Références bibliographiques concernant les travaux du GIRBa

Fortin Andrée, Després Carole et Vachon Geneviève (dirs) (2002) *La banlieue revisitée*. Quebec : Nota Bene

Fortin Andrée, Després Carole et Vachon Geneviève (dirs) (sous presse) *Quand les banlieues s'éloignent*. Quebec : Nota Bene

Centre
Jacques-Cartier

Par et pour les jeunes

Hôtel de ville de Québec
29 SEP. 2010
Communications

MÉMOIRE DU CENTRE RÉSIDENTIEL ET COMMUNAUTAIRE JACQUES-CARTIER (CJC)

DÉPOSÉ DANS LE CADRE DES AUDIENCES PUBLIQUES DE LA VILLE DE QUÉBEC SUR LE PLAN DE MOBILITÉ DURABLE

Mémoire déposé par : Julie Allaire, James Temple et Christine Trottier, au nom des jeunes et des membres du CJC

27 septembre 2010

Le ***Centre résidentiel et communautaire Jacques-Cartier*** (CJC) est un organisme communautaire autonome qui a pour but d'accompagner les jeunes adultes de 16 à 35 ans dans le développement de leur projet de vie. Situé au coin des boulevards Charest et Langelier depuis près de 20 ans, le CJC est particulièrement actif dans les domaines de l'autonomie alimentaire, de la prévention de l'errance et de l'itinérance et dans le développement de saines habitudes de vie.

Dynamique milieu de vie résidentiel, communautaire et culturel, le CJC offre aux jeunes adultes une douzaine de lieux de formation et d'expérimentation dans des domaines variés: cuisines collectives, agriculture biologique, restauration, arts, menuiserie, cirque social, démarrage de projets, etc. Ainsi, dès ses tout débuts, le Centre Jacques-Cartier s'est montré ouvert et engagé dans son milieu par ses lieux de formation qui ont une résonance bien concrète dans la communauté. Comme le Plan de mobilité durable rejoint plusieurs de nos préoccupations, nous avons organisé des groupes de discussion sur ses principaux enjeux. Voici ce qui en ressort.

Nous accueillons avec joie cette volonté de mettre fin à l'étalement urbain et de réduire les gaz à effet de serre. Par contre, lors de nos rencontres, nous avons émis plusieurs suggestions concernant le quartier qui méritent d'être entendues. Ces suggestions s'articulent autour de quatre grands principes.

1. **Il est essentiel que l'impulsion du changement n'arrive pas uniquement « d'en haut », mais que les idées et les préoccupations émanant de la base soient prises en compte au premier chef.**

Le développement urbain le mieux pensé peut manquer d'âme s'il n'intègre pas un tissu social déjà existant. Par contre, il peut décupler la richesse d'un quartier si ses objectifs s'arriment à ceux des résidents. À ce titre, nos membres ont nommé plusieurs idées qui leur tiennent à cœur :

- un quartier en santé doit compter des services de proximité;
- des commerces abordables aux fonctions variées contribuent au dynamisme en permettant aux résidents de vivre dans leur quartier; à ce titre, la Ville peut encourager les PME, ce qui assurerait une diversité tout en donnant des possibilités d'emploi;
- une volonté d'attirer les jeunes familles implique des services de proximité pour ces dernières (garderie, école, etc);
- certains services déjà existants méritent l'attention de la Ville, comme le quadrilatère de la Bibliothèque Gabrielle-Roy;
- dans une optique de développement durable, il est important de favoriser les organismes en place qui favorisent le troc et la réutilisation; à ce titre, les initiatives communautaires et coopératives pourraient être privilégiées par la Ville dans le développement de nouveaux projets;
- le vélo étant le véhicule utilitaire de plusieurs jeunes adultes, des services aux cyclistes, des stationnements et des supports doivent être prévus dans l'aménagement urbain;

- de la même manière, on devrait encourager l'aménagement de voies sécuritaires pour les vélos et les piétons dans tous les projets d'aménagement;
- l'aménagement urbain doit favoriser la création d'espaces verts et des constructions écologiques, ce qui contribue à la qualité de vie.

À l'instar de l'urbaniste Jane Jacobs, qui notait qu'une « vraie ville » se construit à partir des forces qui existent dans les quartiers, nous voulons un développement urbain qui renforce le dynamisme et l'esprit communautaire déjà présents chez nous. Les résidents des quartiers sont les plus à même de connaître leurs besoins.

C'est pourquoi nous recommandons :

Que les idées des résidents, en tant qu'auteurs et acteurs du développement, soient reconnues au même titre que les projets d'envergure.

2. La mixité, inhérente à toute « vraie » ville, doit répondre aux besoins de tous les citoyens, dont les plus vulnérables.

Dans le Plan de mobilité durable, il existe un désir d'attirer des jeunes en misant, entre autres, sur les volets artistique et technoculturel. Les jeunes adultes membres du CJC voient cela d'un bon œil mais tiennent à rappeler qu'une place doit être faite à tous les jeunes. Plusieurs éléments sont ressortis de nos discussions :

- les jeunes adultes et les jeunes familles à faible revenu ont besoin de logements sociaux, entre autres au centre-ville et à proximité des services;
- toutefois, il faut éviter à tout prix la ghettoïsation en diversifiant les modes d'habitation sur un même territoire et en construisant des logements de qualité pour tous;
- toujours pour favoriser la mixité, les organismes communautaires qui soutiennent les jeunes peuvent servir de lien entre les plus vulnérables et ceux qui ont plus de moyens;
- le développement industriel et commercial devrait être prévu en fonction des résidents; ainsi, des emplois dans le domaine des technocultures pourraient coexister avec des emplois moins spécialisés, accessibles à tous.

Bref, selon nos membres, pour contribuer significativement à la richesse de la vie urbaine, il faut donner une voix à tous les jeunes, sans exclusion.

C'est pourquoi nous recommandons :

Que la perspective d'attirer des jeunes dans le quartier Saint-Roch soit basée sur le principe de la mixité sociale et sur la pluralité des profils.

3. **La participation des citoyens au Plan de mobilité durable doit atteindre un niveau collectif; pour cette raison, les organismes communautaires méritent d'être considérés comme des partenaires à part entière.**

Les organismes communautaires, de par leur mission et leur fonctionnement, sont à même de représenter les citoyens. Pour faire une courte définition, un organisme communautaire naît d'une collectivité qui s'organise pour répondre à un ou plusieurs de ses propres besoins, selon sa mission.

Par leur nature même, les organismes communautaires permettent la collectivisation des besoins individuels en développant la fibre communautaire des citoyens d'un quartier. À ce sujet, voici ce qui est ressorti de nos discussions :

- les organismes communautaires et culturels créent et développent le tissu social, le sentiment d'appartenance;
- les organismes communautaires peuvent servir de liaison entre les différentes classes sociales;
- ils permettent à leurs membres de devenir plus riches et plus forts;
- ils sont souvent des moteurs de l'engagement et du développement du pouvoir d'agir citoyen;
- plusieurs organismes communautaires, dont le Centre Jacques-Cartier, ont créé divers projets et activités écologiques, culturelles et artistiques qui vont dans le sens du plan de mobilité durable, et comptent en créer d'autres;
- la Ville pourrait soutenir, grâce à un fond dédié, les initiatives des organismes communautaires qui contribuent au développement de la Ville.

Pour tout cela, les membres du Centre Jacques-Cartier croient que les organismes communautaires ont leur place parmi les partenaires du Plan de mobilité durable.

Ainsi nous recommandons :

Que les organismes communautaires soient reconnus comme étant des partenaires dans la mise en œuvre du Plan de mobilité durable et qu'ils soient soutenus à cet effet.

4. **Les actions à poser doivent être pensées et mises en œuvre dans un continuum stratégique afin d'être, dès le départ, structurantes pour les communautés.**

Le Plan de mobilité durable est ambitieux tant dans ses finalités que dans la quantité de projets à réaliser dans un laps de temps donné. Il va sans dire que les ressources financières à consacrer à ces projets seront importantes. C'est pourquoi, au moins en ce qui concerne les étapes de mise en œuvre, la Ville doit faire des choix. Ce faisant, il existe un danger de privilégier les grands chantiers en mettant de côté des projets déjà portés par les

acteurs du milieu et des initiatives de moindre envergure. Pourtant, ces projets pourraient être structurants dès le départ pour les citoyens et les citoyennes. À cet effet :

- il serait important que soit produit un calendrier des étapes de réalisation;
- la priorité devrait être donnée, autant que possible, aux actions qui peuvent améliorer la vie des résidents concernés;
- le coût des différents projets et leur mode de financement devraient être connus de la population;
- il faut éviter de mettre en péril le développement de projets déjà réfléchis par les communautés et incarnés dans divers plans directeurs d'aménagement;
- pour ce faire, le plan doit soutenir financièrement lesdits projets dans une approche de complémentarité.

Ainsi nous recommandons :

Que la ville précise rapidement les étapes de réalisation, les moyens de mise en œuvre et les coûts associés au Plan de développement durable, tout en assurant une place et un soutien pour les actions issues des communautés.

En conclusion

Nous ne pouvons qu'être en accord avec les principes que sous-tend le Plan de mobilité durable. Par contre, nous avons soulevé plusieurs questions quant à la mise en œuvre de ce Plan. Ainsi, les citoyennes et les citoyens auront-il l'occasion d'être des acteurs de cette mise en œuvre? Y a-t-il une réelle volonté de mixité sociale? Dans cette foulée, répondra-t-on aux besoins des résidents des quartiers centraux et des jeunes qui n'ont pas le profil « arts et technologies »? Quelle place sera faite aux jeunes familles? Les initiatives passées et futures des organismes communautaires seront-elles reconnues à leur juste valeur? Comment seront répartis les coûts et les étapes du Plan?

Au Centre Jacques-Cartier, nous sommes convaincus que les jeunes adultes des communautés de base, par la richesse de leurs expériences et leur connaissance du milieu, doivent être au cœur de tout développement urbain. De la même manière, nous croyons que les organismes communautaires sont particulièrement aptes à représenter les citoyens et à favoriser la mixité sociale. Mais serons-nous entendus? L'avenir nous le dira.

Chambre de commerce de Québec

Agir ensemble sur l'économie régionale

MÉMOIRE

PRÉSENTÉ PAR

LA CHAMBRE DE COMMERCE DE QUÉBEC

DANS LE CADRE DU

PLAN DE MOBILITÉ DURABLE DE LA VILLE DE QUÉBEC

SEPTEMBRE 2010

La Chambre de commerce de Québec, avec ses quelque 4 500 membres provenant de tous les secteurs de l'économie, constitue le plus important regroupement de gens d'affaires de l'Est-du-Québec. Rencontre des forces vives régionales, elle permet à la communauté d'affaires de participer activement au développement de la région et d'exprimer son opinion sur les sujets susceptibles d'influencer ce développement. Autant pour les dossiers touchant l'urbanisation et la circulation des biens et des personnes que pour ceux concernant l'économie, la main-d'œuvre ou l'immigration, la Chambre s'est toujours fait un devoir d'exprimer et de faire valoir son point de vue, dans l'intérêt de ses membres.

INTRODUCTION

Au lendemain du dépôt d'un Plan de mobilité durable par la Ville de Québec, la Chambre a immédiatement signifié son intérêt à agir auprès de ses membres pour les mobiliser autour de ce projet touchant un enjeu de société important. Le développement durable dans son ensemble est déjà une priorité d'action importante pour la CCQ, priorité validée par le milieu des affaires lors du Forum économique 2006. La Chambre coordonne d'ailleurs un comité de travail sur le sujet, regroupant les acteurs clés du développement durable à Québec. Ce comité a jusqu'à présent accouché de plusieurs initiatives porteuses notamment un portail Web (www.agirpourdurer.com), un répertoire des services-conseils en lien avec le développement durable, une charte d'entreprise et un programme de financement.

Dès les premières démarches entreprises par la Ville de Québec dans le but de se doter d'un plan de mobilité durable, la Chambre a débuté des rencontres avec les entreprises de la région qui génèrent le plus grand nombre de déplacements afin de prendre le pouls du milieu et connaître les différentes démarches déjà initiées en matière de mobilité durable. Elle a également rencontré à quelques reprises le groupe de travail sur la mobilité durable de la Ville de Québec.

Il est évident que par sa mission et ses priorités d'actions, la Chambre désire jouer un rôle majeur auprès des entreprises de la région dans l'application d'un tel plan. Elle croit en la possibilité de positionner la région comme un modèle d'intégration des principes de développement durable.

Ce mémoire témoigne d'initiatives qui ont été entreprises dans la région en faveur du développement durable et présente également quelques recommandations et demandes spécifiques qui émanent directement des besoins et priorités énoncés lors des rencontres par le milieu des affaires de la grande région de Québec.

CONSTATS

D'entrée de jeu, la Chambre a été heureuse de constater la nette volonté des entreprises de la région à prendre le virage du développement durable, et plus particulièrement la mobilité durable liées à leurs activités et au déplacement de leur personnel.

que plusieurs initiatives très proactives ont déjà émergé de la part des entreprises en faveur du développement durable. Ces initiatives peuvent certainement inspirer voire contribuer à alimenter la stratégie régionale.

Des exemples d'actions réalisées en entreprises dans la région :

- valorisation du co-voiturage ;
- valorisation du vélo et adaptation des lieux de travail au choix de ce mode de transport ;
- remboursement des frais de transport en commun pour les employés ;
- installation de garderies sur les lieux de travail ;
- télé-travail facilité grâce aux installations nécessaires mises à la disposition des employés ;
- promotion et appui à l'utilisation des moyens de transport alternatifs à l'automobile, réduction des espaces de stationnement.

DEMANDES DES ENTREPRISES RENCONTRÉES

1. D'une voix commune, les entreprises rencontrées ont proposé de mettre fin à l'étalement urbain et d'offrir aux familles une diversité d'habitation à l'intérieur du territoire urbanisé. Il est encore temps, selon elles, de prévoir d'autres solutions que la poursuite du traditionnel mode de développement résidentiel qui oblige à construire des maisons unifamiliales toujours plus loin en périphérie. Les entreprises consultées privilégient le développement de quartiers verts comme le projet de la Cité Verte, qui permettront à la population de marier qualité de vie et proximité des services.

2. Les consultations ont aussi mis en évidence la nécessité d'harmoniser les services de transports en commun avec les besoins et les choix de développement liés aux grands centres d'activités et aux pôles d'emploi et d'études.

3. Elles proposent d'augmenter, voire de doubler, la part du transport collectif en y attribuant un plus grand investissement en vue d'agrandir l'offre déjà existante et bientôt insuffisante. De plus, elles tiennent à ce que soit prise au sérieux

l'implantation d'un réseau de tramway dans la région. Ce projet porteur aura, croient-elles, le pouvoir d'attirer une nouvelle clientèle vers le transport en commun. Son effet structurant stimulera très certainement la croissance de la région.

4. Un système de transport collectif performant permettrait de soutenir l'essor du secteur Laurier et des nouveaux secteurs d'affaires tout en minimisant les impacts de la circulation automobile.

5. Elles recommandent de faire en sorte que le RTC desserve dorénavant directement l'aéroport. Elles suggèrent plus particulièrement de prévoir une navette entre l'aéroport et les grands hôtels ainsi que les attraits récréotouristiques.

6. Elles recommandent que les voitures taxi soient identifiées à l'image de la ville de Québec, comme c'est le cas dans bien des grandes villes du monde, et soient plus nombreuses à desservir l'aéroport.

7. Les entreprises proposent également de faciliter la circulation lourde sur les axes routiers desservant les zones industrielles et portuaires.

8. Elles insistent sur l'importante d'informer et de promouvoir la Politique québécoise du transport collectif du ministère des Transport du Québec et son *Programme d'aide gouvernementale aux modes de transport alternatifs à l'automobile.*

9. Elles proposent que chaque entreprise et institution de 100 employés et plus se dote d'un plan de mobilité d'entreprise.

10. Elles suggèrent de reconsidérer l'imposition d'une taxe sur l'essence.

11. Les entreprises désirent voir l'accessibilité aux ponts facilitée par une réorganisation des voies routières y menant.

12. Les entreprises suggèrent qu'un comité de suivi de l'implantation du plan soit créé et que sa coordination soit assurée par la Chambre de commerce de Québec.

13. Elles suggèrent également qu'un fonds de dédommagement soit mis en place par la Ville de Québec pour aider les commerçants les plus touchés par les chantiers à palier au manque à gagner occasionnés par les travaux.

14. Elles mettent en lumière l'occasion unique de positionnement et de développement d'un pôle d'excellence à Québec dans le domaine des technologies du transport. Et elles croient que la Chambre de commerce de Québec peut être le fer de lance de la mise en place d'un tel pôle.

15. Des propositions plus spécifiques à certaines organisations se retrouvent en annexes 2, 3, 4, 5 et 6.

CONCLUSION

Ces recommandations visent à bonifier la démarche entreprise par la Ville de Québec. Ensemble, nous pourrons relever les défis que représentent le transport des personnes et des marchandises dans notre région et ainsi que le l'aménagement urbain que cette planification implique.

La Chambre remercie les élus municipaux de l'intérêt qu'ils porteront à ses commentaires dans l'amélioration du Plan de mobilité durable d'ici son adoption. Elle réitère enfin son grand intérêt à agir en tant qu'acteur privilégié auprès de ses membres pour les mobiliser autour de cet important enjeu qu'est la mobilité durable à Québec.

ANNEXE 1

Liste des entreprises, organismes et acteurs économiques rencontrés par la CCQ dans le cadre de consultations des membres sur la mobilité durable :

- Aéroport de Québec
- Les Amis de la Vallée du Saint-Laurent
- Association hôtelière de la région de Québec
- Beenox
- Bell Canada
- La Capitale compagnie d'assurances
- Centre de recherche industrielle du Québec
- CGI
- CHUQ
- Croisières AML
- Desjardins
- Fairmont Le Château Frontenac
- Galeries de la Capitale
- Hôtel Château Laurier
- IMTT Québec
- INO
- Malette
- Ministère des Transports
- Parc technologique du Québec métropolitain
- Port de Québec
- PRIMARIS
- Ville de Québec
- QSL

Annexe 2

Lettre du Port de Québec

Patrick Robitaille
Vice-président
Marketing et développement

T : 418.648.4956 • F : 418.648.4160

Administration portuaire de Québec
150, rue Dalhousie
C.P. 80. Succursale Haute-Ville
Québec (Québec) G1R 4M8 Canada
www.portquebec.ca

Patrick Robitaille
Vice President
Marketing & Development

T : 418.648.4956 • F : 418.648.4160

Quebec Port Authority
150 Dalhousie Street
P.O. Box 80 Station Haute-Ville
Quebec (Quebec) G1R 4M8 Canada
www.portquebec.ca

PORT DE QUÉBEC / PORT OF QUEBEC

Le 30 août 2010

Madame Mélanie Larouche
Directrice des communications
Chambre de commerce de Québec
17, rue Saint-Louis
Québec (Québec) G1R 3Y8

Madame,

Récemment, la Chambre de commerce de Québec demandait à l'Administration portuaire de Québec (APQ) de commenter le document de consultation du Plan de mobilité durable – Document de consultation/Juin 2010 Pour vivre et se déplacer.

Comme vous le savez, l'APQ a participé activement aux travaux du comité en charge de produire le Plan de mobilité durable. En tant qu'acteur important dans le transport à Québec, l'APQ est parfaitement consciente des enjeux et défis que représentent le transport des personnes et des marchandises dans notre région et la planification des besoins reliés à ceux-ci pour les prochaines années. D'emblée, l'APQ supporte la démarche réalisée et les principales conclusions du document de consultation de juin 2010. Afin de renforcer certaines des recommandations émises, l'APQ vous propose quelques commentaires sur deux des sept thèmes proposés, soit le transport des marchandises et l'urbanisation. Les commentaires sont présentés en rouge :

Plan de mobilité durable - Transporter les marchandises autrement

*Une véritable industrie du transport des marchandises s'est développée dans la région de Québec: elle génère plus de **18 500 emplois** directs et indirects. Le camionnage occupe une place prépondérante: il assure la presque totalité du transport local et interurbain des marchandises.*

Le transport des marchandises soulève des enjeux économiques, environnementaux et sociaux complexes. Il touche également aux échanges entre les provinces et les pays et, à ce titre, relève de la compétence de divers ordres de gouvernement.

*Bien que les villes aient peu de pouvoir d'intervention sur les grands systèmes assurant le transport des marchandises, elles peuvent toutefois, par l'aménagement de leur territoire, **mieux harmoniser les opérations liées à cette industrie avec la vie urbaine**.*

...2

En conséquence, le Plan de mobilité durable recommande de privilégier un ensemble de mesures destinées à:

- ***Faciliter la circulation lourde sur les axes routiers desservant les zones industrielles**, tout en s'efforçant de réduire l'impact de ses activités de transport sur la vie urbaine.*
- ***Préserver le potentiel offert par le réseau ferroviaire** existant, compte tenu des avantages de ce mode de transport sur le plan du développement durable et de son importance pour la vie économique de Québec et de sa région.*
- ***Favoriser l'utilisation du transport maritime**, ce mode de transport étant le plus avantageux sur le plan écologique en plus d'utiliser le fleuve qui est sous-utilisé par rapport aux réseaux routiers.*
- ***Développer le potentiel du fret aérien** à l'aéroport Jean-Lesage qui a jusqu'à présent été sous-exploité et la volonté d'agrandir le Port de Québec qui est utilisé à pleine capacité et a besoin de nouveaux espaces pour poursuivre sa croissance.*
- ***Améliorer l'intermodalité** du transport des marchandises, afin de faciliter le transfert d'un mode de transport à un autre, ce qui signifie la protection des corridors ferroviaires et des accès au port.*

Plan de mobilité durable - Urbaniser autrement

*D'ici 2031, de **75 000 à 89 000** nouveaux ménages s'établiront sur le territoire de la Communauté métropolitaine de Québec.*

Pour les accueillir, le Plan de mobilité durable propose d'autres solutions que la poursuite du mode traditionnel de développement résidentiel qui obligerait à construire des maisons unifamiliales toujours plus loin en périphérie, sur des terres agricoles, dans les régions boisées ou dans des milieux écologiques fragiles, comme les bassins versants des prises d'eau potable.

Dans le respect des principes du développement durable, le Plan de mobilité durable recommande de :

- ***Mettre fin à l'étalement de la ville**, en offrant aux familles une diversité d'habitation à l'intérieur du territoire déjà urbanisé.*
- ***Raffermir le caractère novateur de l'aménagement urbain**,*
  - *en harmonisant les « centres d'activités » (bureaux, commerces, garderies, équipements sportifs, etc.) et la desserte du transport en commun;*
  - *en développant des quartiers verts, actifs et distinctifs, les « écoquartiers »;*
  - *en urbanisant les espaces libres ou sous-utilisés;*
  - *en encourageant le réaménagement de certaines artères par une densification à l'échelle humaine;*
  - *en stimulant le développement de nouveaux concepts de résidences unifamiliales et bifamiliales;*
  - *en offrant des logements qui répondent aux besoins des diverses générations.*
  - *en maintenant, développant ou renforçant la présence de zones tampons entre les quartiers résidentiels, les axes routiers, corridors ferroviaires et les zones à caractère industriel ou fonctionnant 24/7.*

...3

PORT DE QUÉBEC

Au cours des 20 dernières années, les activités du Port de Québec se sont développées de façon importante. En effet, au niveau des tonnages manutentionnés ou des croisières, les activités ont connu une croissance digne de mention. Ces développements, supportés par des investissement de plus de 250 M$ réalisés par l'APQ et ses partenaires, se sont réalisés en même temps que l'APQ aménageait à des fins publiques plus de 4 millions de pieds carrés en parc, pistes cyclables et autres espaces à caractère récréatif et touristique, tous situés en bordure du fleuve. Qui plus est, la grande majorité de ces développements se sont réalisés en utilisant le transport maritime et ferroviaire tant à l'entrée qu'à la sortie du port, limitant ainsi de façon importante l'impact de ces développements sur le réseau routier. Nous considérons donc avoir fait la preuve que la cohabitation des vocations maritime et urbaine de Québec est parfaitement possible et souhaitable et ce, dans une perspective de développement durable.

Il est absolument essentiel que notre région planifie son développement futur et le transport des marchandises et des personnes qui s'y rattachent, de façon à ce que celui-ci soit harmonieux et efficace. En apportant ces quelques commentaires aux recommandations proposées, nous considérons bonifier la démarche entreprise par la Ville de Québec.

N'hésitez pas à communiquer avec moi si des précisions s'avéraient nécessaires sur ce dossier.

En espérant le tout conforme à vos attentes, je vous prie d'agréer, Madame, mes salutations distinguées.

Patrick Robitaille
Vice-président, Marketing et développement

Canada

Annexe 3

Commentaires reçus de Ruesécure inc.

QUELQUES COMMENTAIRES POUR LE MÉMOIRE DE LA CHAMBRE DE COMMERCE DE QUÉBEC CONCERNANT LE PLAN DE MOBILITÉ DURABLE
DE LA VILLE DE QUÉBEC JUIN 2010

1. « L'implantation d'un système de transport de grande capacité dans les corridors proposés devrait entraîner un redéveloppement majeur en y consacrant la plus grande partie des pressions de développement (P.72), comme à Strasbourg, Stockholm, Portland et Minneapolis.... » C'est vrai et il est donc bien que le tracé choisi rejoigne des zones de redéveloppement majeur, tel que d'Estimauville, Pointe-aux-Lièvres, Nérée-Tremblay ainsi que des générateurs de déplacement déjà importants, tel que le centre-ville, le secteur du boulevard Laurier, l'université Laval et le cégep Sainte-Foy et la colline parlementaire. On pourrait prévoir aussi une densification importante (et une mixité de fonctions plus grande) dans les zones et parcs industriels de part et d'autre du boulevard Charest.

2. Un domaine stratégique qui n'est pas abordé dans le document, c'est une politique de stationnement. Dans la mesure où le stationnement est à faible coût, il faut investir énormément en transport en commun pour attirer des utilisateurs.

3. « Le groupe de travail recommande aux villes de Québec et de Lévis de 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, les cyclistes et les piétons (p.90). Il recommande aussi aux villes d'accroître les mesures qui découragent l'utilisation des rues de quartier pour la circulation de transit (ibid).»

Le groupe répond ainsi à une demande croissante des résidants pour limiter l'impact de la circulation en vue d'améliorer la qualité de vie de leur milieu.

J'ai rédigé un chapitre dans le manuel américain *Urban Street Geometric Design Handbook*, publié par l'Institute of Transportation Engineers en décembre 2008. Je ne sais pas si c'est à ce document qu'ils font référence. Jusqu'à récemment, la Ville de Québec cherchait à faire ce travail de modération de la circulation en régie, sans accorder de mandats à des firmes conseils. Le 9 juin dernier, la Ville a annoncé « une douzaine de projets pilotes où des firmes privées seraient mises à contribution. » Il est bon pour la Ville de faire appel au privé, pour avoir d'autres manières d'aborder ce type de dossier. Pourtant, pour le moment, il n'y a pas eu de démarrage. (Notre firme a eu le mandat de la Ville pour rédiger le *Guide de la gestion de la vitesse dans les rues résidentielles*, mais le dossier part, arrête, repart...).

4. « Le groupe de travail recommande d'éliminer graduellement les stationnements sur le boulevard René-Lévesque afin d'améliorer le service du transport collectif. » (P. 99)

Aucune mesure n'est proposée pour pallier au retrait de ces cases de stationnement. Or, l'absence de possibilité de stationnement dans ces quartiers déjà très denses pourrait réduire la valeur foncière des propriétés, comme ce fut le cas pour le 888, rue Saint-Jean.

5. « Le groupe de travail soumet à la consultation deux hypothèses de transformation du boulevard René-Lévesque visant à améliorer le transport alternatif. La première hypothèse consiste à réaménager le boulevard pour :

- Maintenir des voies réservées au transport public en bordure des trottoirs;
- Aménager des voies cyclables, dans les deux directions entre les avenues De Bourlamaque et du Bon-Air;
- Aménager des vies cyclables sur les rues parallèles au boulevard entre les avenues De Bourlamaque et Honoré-Mercier et entre l'avenue du Bon-Air et l'Université Laval

Avec maintien d'une voie de circulation automobile en direction ouest à partir de l'avenue Turnbull jusqu'à l'avenue Myrand et retrait de la voie de circulation automobile en direction est. »

Il n'y pas d'analyse sur la redistribution de la circulation avec la perte d'une voie de circulation aux heures de pointe en direction est, et de autres deux voies en d'autres moments de la journée (celles des voies réservées d'autobus). La circulation irait-elle sur d'autres artères, tel le chemin Sainte-Foy ou la Grande-Allée; y aurait-il congestion? Irait-elle sur des rues secondaires, alors que la Ville veut « décourager l'utilisation des rues de quartier pour la circulation de transit » (# 3)? L'impact sur l'accès à la Colline parlementaire doit être examiné.

Sur le profil en travers, on remarque un terre-plein central. Il n'y a pas d'indication sur l'identité des intersections où, présumément, ce terre-plein serait interrompu. Il pourrait y avoir des pertes d'accessibilité importante, tout le long du secteur. On ne dit pas si les voies réservées d'autobus seraient en fonction 24 h par jour ou non. On ne dit pas si la piste cyclable sera en fonction toute l'année ou seulement durant les mois de mai à octobre.

Avec raison, les commerçants d'Espace Cartier demandent à la Ville d'apporter des clarifications afin de pouvoir mieux déterminer les impacts de ces propositions.

Paul Mackey, directeur
Ruesécure inc.
www.ruesecure.com
15 septembre 2010

Annexe 4

Commentaires reçus du Parc technologique du Québec métropolitain

Commentaires du Parc techno sur le document de consultation de la Ville de Québec en vue de la réalisation du Plan de mobilité durable

PARC TECHNOLOGIQUE DU QUÉBEC MÉTROPOLITAIN

Participation au mémoire déposé par la Chambre de Commerce de Québec

Le document de consultation présente comme orientation, entre autres, de « *structurer, consolider et développer le territoire urbain par le transport public* », avec comme objectif de « *réduire les pertes de productivité résultant des temps de déplacement entre les lieux d'habitation et les pôles d'emploi et d'études* ». Le plan de mobilité durable vise également à « *mettre à contribution les institutions et les entreprises qui génèrent d'importants déplacements dans la mise en œuvre de stratégies de mobilité durable* ».

Compte tenu de sa situation, le Parc technologique du Québec métropolitain ne peut qu'encourager la Ville de Québec à trouver les bons moyens pour mener à bien ces orientations.

En effet, suite à la réalisation d'un plan de gestion des déplacements en 2007-2008, le Parc peut affirmer que ses employés proviennent de tout le Québec métropolitain, et que près de **88% des employés du Parc se rendent sur leur lieu de travail au moyen de leur automobile personnelle**. La part modale du **transport en commun ne dépasse pas 7,8%.**

C'est donc avec enthousiasme que le Parc accueille la réflexion de la Ville sur la mobilité durable. Le Parc est d'ailleurs lui aussi engagé dans sa propre réflexion sur la mobilité durable de ses employés, puisque, fort de sa première expérience de plan de gestion des déplacements réalisés en partenariat avec *Mobili.T*, le CGD de Québec, nous avons déposé une demande d'aide financière au MTQ pour la réalisation d'une étude de faisabilité pour un **projet-pilote de navette interne au Parc**. Notre volonté d'arrimer ce service privé avec les services publics du RTC et de la STLévis démontre notre engagement à vouloir changer les choses concrètement.

Dans le cadre de notre plan de gestion des déplacements, nous avons également porté une attention particulière aux cyclistes afin d'identifier les parcours les plus appropriés à leurs déplacements domicile-travail. Nous tenons donc à nous assurer que la **recommandation 37**, visant à « *accélérer la mise en œuvre du PDRC et l'inscrire dans une vision plus large de soutien au transport actif* », soit mise en œuvre en concordance avec le Parc qui a déjà précisément identifié ses **besoins en matière de transport actif.**

Le Parc est un véritable quartier voué aux hautes technologies et à l'innovation. Les **recommandations 19 et 20**, visant à mettre en place un réseau de tramway et des systèmes technologiques d'information intégrés, transparents et conviviaux, concordent donc tout à fait avec notre vision d'offrir à nos entreprises, leurs employés et leurs familles un milieu de travail et de vie desservi par un **réseau de transport collectif à la fine pointe de la technologie**.

Nous soutenons donc la recommandation 62 qui mentionne que « *la Ville de Québec* (devrait) *soutenir les entreprises et institutions qui veulent développer des projets-pilotes ou prendre des*

initiatives particulièrement novatrices en matière de mobilité ». L'exemple de l'étude de faisabilité pour une navette que le Parc essaye de réaliser illustre bien le besoin de soutien financier dont chaque entreprise a besoin pour mener à bien de tels projets.

Nous encourageons également la diffusion de la recommandation 35 visant à ce « *que les entreprises privées et les employeurs du secteur public de la région encouragent leur personnel à recourir au covoiturage* », comme le fait le Parc technologique depuis plusieurs années avec un logiciel de covoiturage à l'interne.

Annexe 5

Observations et recommandations reçues de

Les Amis de la vallée du Saint-Laurent

LES AMIS DE LA VALLÉE DU
SAINT-LAURENT

Consultation de la Ville de Québec
PLAN DE MOBILITÉ DURABLE

Observations et recommandations de *Les Amis de la vallée du Saint-Laurent*

Objectifs pris en considération:

- Décongestion routière
- Réduction de la consommation énergétique et de l'émission de gaz à effet de serre (GES)
- Augmentation de la qualité de la vie des résidents et du séjour des visiteurs et touristes

Ressources disponibles prises en considération:

- Le Saint-Laurent
- L'intermodalité
- Les infrastructures sous-utilisées

Modes de transport à développer au-delà de ce que propose le Plan en consultation :

1. DES NAVETTES FLUVIALES

(Référence : Plan de mobilité durable, 5.3.5 La traverse Québec-Lévis; 5.3.6 Les liens avec les MRC limitrophes; 5.6 Miser sur l'intermodalité)

Le Saint-Laurent est sous-valorisé et sous-utilisé comme voie de navigation urbaine. Le développement de son potentiel à ce titre accroîtrait certainement encore l'admiration et l'attachement que lui vouent les résidents, les visiteurs et les touristes. Ce développement offrirait en même temps des ressources et des modes de déplacement qui s'ajouteraient avantageusement à ce qui est actuellement offert, particulièrement en ce qui touche les liens avec certaines autres composantes de la Communauté métropolitaine de Québec (CMQ).

Tout en appuyant ce qui est proposé pour améliorer et développer les services de la traverse Québec – Lévis (Recommandation 24), nous suggérons de considérer l'intérêt de développer plusieurs services de navette fluviale pour piétons et cyclistes entre Québec, Lévis, la Côte de Beaupré et l'île d'Orléans. Nous pensons à des navettes vers Saint-Nicolas, Saint-Romuald, Cap-rouge, Lauzon (nous employons ces anciens noms pour mieux préciser de quoi nous parlons), les Chutes Montmorency, Sainte-Anne-de-Beaupré, Saint-Laurent-de-l'Île-d'Orléans.

870, avenue De Salaberry, bureau 102, Québec (Québec) G1R 2T9 • T. : (418) 522-8886 • F. : (418) 522-7555 • @ : amis@avsl.qc.ca • www.avsl.qc.ca

Des navettes fluviales vers ces points, jumelées à des navettes terrestres aux points d'arrivée non déjà desservis par les transports en commun, soit les rendraient accessibles par des trajets plus courts et écologiquement plus avantageux qu'en voiture (pensons aux détours par les ponts imposés aux voitures sur plusieurs de ces trajets), soit seraient surtout utilisées dans le cadre d'activités de loisir ou de déplacements touristiques.

Ces navettes ne pourraient sans doute pas circuler au plus fort de l'hiver, mais c'est le cas pour plusieurs pistes cyclables sans que cela dissuade le Plan d'en favoriser le développement.

RECOMMANDATION No 1 : Nous recommandons la mise en place de navettes fluviales pour piétons et cyclistes vers les municipalités et les quartiers de la Communauté métropolitaine de Québec riverains du fleuve et qui ne sont actuellement accessibles depuis les quartiers centraux de la ville que par de longs trajets en voiture.

2. LE RECOURS À UNE INFRASTRUCTURE SOUS-UTILISÉE

(Référence : Plan de mobilité durable, 5.7 Transporter les marchandises autrement, Le camionnage)

Sur presque toute la longueur de la rive du Saint-Laurent à Québec, principalement occupée par des voies routières de grand trafic, la population n'a pas accès au fleuve lui-même ni à sa berge, ce qui, dans la situation de Québec, ville fluviale, représente un manque à gagner important en matière de qualité de vie sociale. La promenade Samuel–De Champlain est la partie la plus longue de cette rive où l'accès à la berge est exceptionnellement possible. La jouissance de cet accès est cependant handicapée par l'important camionnage lourd circulant sur cette partie du boulevard Champlain.

Ce camionnage se dirige en grande partie vers le secteur ouest du port de Québec (Coop fédérée, etc.). Or ce secteur est également desservi par une voie ferrée en provenance de la zone industrielle riveraine de l'autoroute Charest et débouchant dans ce secteur par un tunnel situé entre le boulevard Charest et le boulevard Champlain à l'est de la promenade Samuel–De Champlain (Voir Plan de mobilité durable, page 43, carte 24, Réseau ferroviaire, chemin de fer classe 2).

Ce tunnel est une infrastructure très peu utilisée. Il devrait par ailleurs pouvoir être adapté pour un trafic conjoint par train et par camion moyennant certains travaux et une signalisation permettant d'alterner ces deux modes de transport selon les besoins. Cette adaptation une fois faite, le camionnage destiné au secteur ouest du port pourrait s'y rendre en empruntant ce tunnel plutôt qu'en passant par la promenade Samuel–De Champlain, ce qui augmenterait sensiblement la qualité de la fréquentation de celle-ci.

RECOMMANDATION No 2 : Nous recommandons d'adapter et d'ouvrir au camionnage lourd le tunnel ferroviaire entre le boulevard Charest et le boulevard Champlain.

LES AMIS DE LA VALLÉE DU
SAINT-LAURENT

3. LE TRANSBORDEMENT

(Référence : Plan de mobilité durable, 5.7 Transporter les marchandises autrement, Le transport maritime)

Le port de Québec a une grande pratique du transbordement de marchandises entre navires. Ce transbordement se fait cependant surtout entre navires océaniques et « bateaux de plus petite taille en provenance ou en direction de la voie maritime du Saint-Laurent, des Grands Lacs et de plusieurs ports de l'Est et du Midwest des Etats-Unis » (Plan de mobilité durable, page 107). Il s'en fait peu avec des bateaux en provenance ou en direction des ports des régions éloignées du Québec; le trafic entre le port de Québec et ces régions se fait principalement par camion.

Le développement du transport maritime courte distance (TMCD) ou cabotage est cependant à l'ordre du jour et est encouragé par les gouvernements. Ce mode de transport permet notamment d'alléger le recours au trafic routier lourd. Y recourir dans une plus grande mesure que maintenant pour les échanges entre le port de Québec et les régions éloignées du Québec pourrait avoir un impact significatif sur la circulation de camions lourds à l'intérieur des limites de la ville et de la communauté métropolitaine.

RECOMMANDATION No 3 : Nous recommandons que la Ville demande au Port de Québec de considérer la possibilité d'augmenter le recours au transbordement pour les marchandises destinées aux régions éloignées du Québec, dans l'objectif de diminuer le camionnage lourd en provenance ou à destination du port.

Le 27 septembre 2010

André Stainier, président

p.j. Présentation de l'organisme

870, avenue De Salaberry, bureau 102, Québec (Québec) G1R 2T9 • T. : (418) 522-8886 • F. : (418) 522-7555 • @ : amis@avsl.qc.ca • www.avsl.qc.ca

LES AMIS DE LA VALLÉE DU
SAINT-LAURENT

PRÉSENTATION DE L'ORGANISME

L'organisme *Les Amis de la vallée du Saint-Laurent* (AVSL) est un organisme sans but lucratif qui œuvre à la protection et à la promotion des richesses environnementales du fleuve Saint-Laurent et à l'harmonisation de ses usages. Il existe depuis 1986 et compte plus de cent cinquante membres, individuels et corporatifs, répartis dans tout le Québec.

Le statut

L'organisme *Les Amis de la vallée du Saint-Laurent* est une corporation constituée en vertu de la partie III de la Loi sur les compagnies, avec lettres patentes enregistrées le 17 décembre 1986 au Libro C, folio 116.

La vision

Les AVSL veulent

- l'accès au fleuve pour tous, selon des usages variés et respectueux de son potentiel naturel;
- la protection intégrale et la mise en valeur des richesses du fleuve : l'eau, la voie navigable, le lit du fleuve, les rives, la faune, les habitats, les paysages, le patrimoine bâti, etc.;
- l'avènement d'une politique du Saint-Laurent basée sur la reconnaissance du Saint-Laurent comme patrimoine national et une approche globale et intégrée de tous ses aspects et de tous ses usages;
- le développement durable des ressources multiples du fleuve.

Les actions

Les AVSL réalisent

- des actions concrètes de conservation et de mise en valeur du fleuve et de ses rives en partenariat avec des communautés locales et régionales;
- des activités de réflexion et de promotion portant sur les diverses utilisations du fleuve, en partenariat avec les usagers : navigation, pêche, interprétation, écotourisme, baignade, nautisme, aventure, etc.;
- des rassemblements d'intervenants et d'usagers du fleuve favorisant les mises en commun et les consensus propres à assurer au Saint-Laurent un avenir harmonieux et durable;
- des interventions publiques sur des questions relevant de la gestion et de l'exploitation du fleuve et de ses ressources.

Les publics

Les AVSL s'adressent

- aux collectivités riveraines;
- aux usagers;
- aux entreprises ayant un lien avec le Saint-Laurent;
- aux administrations gouvernementales, municipales et parapubliques;
- aux milieux associatifs préoccupés de l'écosystème Saint-Laurent / Grands Lacs;
- aux institutions de recherche, d'éducation, de protection et de promotion vouées à l'eau et aux écosystèmes aquatiques;
- au grand public.

870, avenue De Salaberry, bureau 102, Québec (Québec) G1R 2T9 • T. : (418) 522-8886 • F. : (418) 522-7555 • @ : amis@avsl.qc.ca • www.avsl.qc.ca

Consultation publique sur le plan de mobilité durable de la Ville de Québec

Déposé le 30 septembre 2010

À propos du collectif Caméléon

Le collectif Caméléon est un regroupement de partenaires intersectoriels de la Haute-Ville qui agit pour la promotion des saines habitudes de vie. Depuis 2009, le collectif se donne comme mission de créer un réseau fort de partenaires et de familles afin de développer des projets mobilisateurs en matière d'activité physique et de saine alimentation auprès des jeunes âgés de 0 à 17 ans. Les buts du regroupement sont de soutenir, de développer et de maintenir des environnements favorables à la santé ainsi que de saines habitudes de vie.

Dans ce sens, le collectif dépose donc des recommandations à la Ville de Québec pour cette consultation publique pour essentiellement le volet qui touche les saines habitudes de vie. Les propositions seront davantage dirigées sur le transport actif dans le secteur de la Haute-Ville de Québec.

Nous souhaitons féliciter la Ville de Québec pour leur belle initiative de réaliser un tel plan, ambitieux et rempli de réflexions cohérentes. De façon générale, nous appuyons globalement les améliorations proposées mais nous tenons à souligner ceux touchant davantage les préoccupations de notre regroupement et notre territoire.

Commentaires et réflexions sur le plan de mobilité durable

Recommandation 2 : Fixer la part modale du transport actif (marche et vélo) à 17% de l'ensemble des déplacements de l'agglomération de Québec.

- Il n'y a pas de date d'échéance pour la réalisation de cette recommandation. Nous conseillons d'établir clairement une date butoire afin de pouvoir évaluer facilement l'atteinte de cet objectif.

- La part modale actuelle des transports actifs est de 14,6% et la cible est de 17%, soit une augmentation de 2,4%. Si l'on se fie à l'un des objectifs du plan directeur du réseau cyclable qui est de tripler la part modale des déplacement en vélo (passer de 1% à 3%), on constate que l'augmentation de la part modale du transport actif (marche et vélo) serait atteinte uniquement par l'augmentation de la part modale du vélo d'ici 2018. Selon ce constat, nous recommandons d'augmenter la cible à atteindre pour ce qui est de la part modale du transport actif en tenant compte du plan directeur du réseau cyclable.

Recommandation 31 : Accroître les mesures qui découragent l'utilisation des rues de quartier pour la circulation de transit.

Le collectif apporte une grande importance à cette recommandation, car les rues du quartier constituent à la fois une voie de circulation pour les véhicules, les cyclistes et les piétons, mais aussi un milieu de vie des citoyens. Le collectif appuie cette recommandation, car cette option est essentielle pour favoriser les activités physiques (la marche et le vélo), la sécurité des familles et des citoyens ainsi que leur qualité de vie.

Recommandation 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 collectif aurait souhaité que le plan de mobilité durable suggère davantage des recommandations pour le vélo et le réseau cyclable de Québec. Il y aurait été également apprécié que des liens entre le plan directeur du réseau cyclable déposé en 2008 soient intégrés dans le plan de mobilité durable afin d'exposer les actions qui ont déjà été réfléchies et en procédure de réalisation. De plus, nous remarquons qu'aucune date de réalisation n'est déterminée pour le volet cyclable. Nous recommandons donc de référer plus explicitement au plan directeur du réseau cyclable lorsqu'il en est question et d'y intégrer des cibles de réalisation en terme de temps. Considérant que plusieurs actions cyclables sont déjà intégrées dans le plan d'action du plan directeur du réseau cyclable, on espère que ses actions pourront être mise en place dans du court terme.

Recommandation 40 : Soumettre à la consultation deux hypothèses de transformation du boulevard René-Lévesque qui poursuivrait l'objectif d'amélioration du transport alternatif dans un corridor stratégique

Le collectif est en faveur des deux hypothèses de transformation du boulevard René-Lévesque visant à améliorer le transport alternatif dans ce corridor. Les deux hypothèses possèdent des avantages et des inconvénients. Choses certes, cette axe de circulation pour les cyclistes n'est pas du tout sécuritaire actuellement autant sur les artères de René-Lévesque, du chemin Ste-Foy et que de Laurier. Le collectif Caméléon est donc heureux de voir que des propositions sont amenées pour améliorer la situation du vélo pour le secteur est- ouest reliant la colline parlementaire à l'université.

Nous appuyons l'hypothèse 1, l'option René-Lévesque, car nous souhaitons que la piste cyclable soit le plus directe possible, soit un parcours sans détour et sécuritaire. Nous déplorons par contre que les cyclistes seront pris entre deux voies de circulation, ce qui, compte tenu de la pollution sonore et atmosphérique, occasionnerait un trajet moins agréable. De plus nous déplorons également que cela occasionnera des pertes d'espaces de stationnement pour les commerçants et les résidents y habitant. De ce fait, nous tenons à spécifier le cas d'un de nos partenaires de notre projet, les Loisirs Montcalm, qui une telle situation causerait des problèmes d'accessibilité à leurs services du centre de loisir. Le stationnement étant déjà une problématique dans le quartier.

De ces éléments, nous sommes donc en faveur également de la deuxième hypothèse visant à aménager les bandes cyclables principalement dans l'axe de Père-Marquette, car celle-ci favorisera la sécurité des cyclistes étant donné un flot inférieur de circulation automobile. Le parcours sera par contre moins direct, ce qui est peu intéressant pour le cycliste. Dans les deux cas, nous remarquons qu'il y aura des espaces de stationnement qui seront éliminés. Nous comprenons les craintes

des résidents du quartier face à la diminution des espaces de stationnement à vignette, car effectivement il est parfois difficile de trouver des stationnements lors de période plus achalandée (festival, fin de semaine, etc.).

Le collectif souhaite que le réseau cyclable en Haute-Ville soit rattaché à celui de la Basse-Ville afin d'améliorer l'accès aux cyclistes et d'enlever la barrière entre les deux quartiers. De ce fait, on recommande l'implantation d'un lien mécanique ou l'ajout de dalot dans les escaliers reliant les deux secteurs. Nous croyons que la côte Badelard serait un lien serait intéressant. Ensuite le cycliste pourrait poursuivre sur la rue Lavigueur en direction est pour ainsi monter sur la rue Sainte-Claire (rue partagée et faisant un lien avec la recommandation 30 du plan de mobilité durable) et rejoindre la rue Saint-Jean jusqu'à l'intersection de la rue des Zouaves afin de prendre la rue Saint-Gabriel reliant au tronçon établi dans le plan soit par la rue Lockwell. D'autres trajets plus directs pourraient être pris en compte. Un autre lien mécanique pourrait être développé entre le secteur de la traverse et la Haute-Ville.

Conclusion

En conclusion, nous tenons à spécifier une piste d'action qui mérite d'être soulignée même si ne cadrent pas exactement aux objectifs du collectif Caméléon. Il s'agit donc une recommandation améliorant la qualité de vie des citoyens du territoire.

- Localiser prioritairement les services de garde à proximité d'une desserte de transport collectif (recommandation 5)

Nous souhaitons également que le prix des transports collectifs soit attractif et accessible pour ainsi rejoindre toute la population.

Pour nous contacter :
Collectif Caméléon
Véronique Gagnon Perreault, agente de liaison
(581) 999-0580
cameleon@regroupement.quebecenforme.org

Patrick Dubé
Organisateur communautaire, CSSS de la Vieille-Capitale
(418) 641-2572 poste 3448
patrick.dube@csssvc.qc.ca

des actions aux couleurs de notre communauté!



COLLÈGE FRANÇOIS-XAVIER-GARNEAU

MÉMOIRE

DU

COLLÈGE FRANÇOIS-XAVIER-GARNEAU

Présenté dans le cadre des audiences publiques
sur le ***Plan de mobilité durable*** de
la Ville de Québec

29 septembre 2010

En juin dernier, la Ville de Québec rendait public son *Plan de mobilité durable*. Elle invitait aussi la population et les organisations du territoire à faire connaître leurs commentaires et réactions sur ce Plan, notamment lors d'audiences publiques. Le collège François-Xavier-Garneau entend profiter de cette invitation pour faire connaître ses préoccupations particulières et attirer l'attention sur la nécessité d'apporter certains correctifs.

Nous ne commenterons tous et chacun des éléments du *Plan de mobilité durable,* dont nous apprécions par ailleurs la vision, l'ambition et le caractère englobant. Nous concentrerons plutôt notre exposé sur trois éléments, soit la desserte du Collège par les lignes du RTC, qui est de loin notre préoccupation la plus immédiate et la plus importante, l'aménagement du réseau cyclable et le parcours envisagé pour le futur tramway.

Avant d'y venir, il sera cependant utile de rappeler certaines caractéristiques physiques du Collège et sa volonté de pousser toujours plus loin son ouverture sur la communauté et son intégration à l'espace urbain environnant. Cela permettra sans doute de mettre nos préoccupations en contexte et d'en mieux comprendre l'importance.

Un Collège ouvert sur sa communauté et qui vise une meilleure intégration à l'espace urbain environnant

Le collège François-Xavier-Garneau accueille, à chaque année, quelque 6 000 étudiants à l'enseignement régulier et environ 3 000 dans diverses activités de formation continue. Il occupe aujourd'hui presque toute la partie nord du Boulevard de l'Entente. Ses sept pavillons (un huitième est actuellement en construction), forment un véritable campus où prédominent des espaces verts bien aménagés, assimilables à un véritable parc urbain, qui sont très appréciés par les étudiants, le personnel et la communauté environnante.

Ce site unique, légèrement en retrait des grands axes de circulation, comporte des atouts indéniables qu'il faut certes chercher à exploiter le mieux possible, à l'avantage de tous. C'est ainsi que le *Plan stratégique 2009-2014* du Collège propose expressément de poursuivre le développement du campus

dans une perspective d'intégration dans son espace urbain. Des réalisations sont déjà à noter à cet égard : installation de bancs de parcs sur nos terrains, d'un parc d'oiseaux, etc. D'autres projets ont été proposés à la Ville de Québec ou font couramment l'objet de discussion : réaménagement de la rue Baillargé et de la rue de Vimy, poursuite du parc linéaire du coteau Sainte-Geneviève sur les terrains du Collège, aménagement d'un sentier pédestre, etc.

Ce site privilégié comporte cependant quelques inconvénients qu'il faut chercher à atténuer. Ces inconvénients ont trait d'abord à la **visibilité du Collège** : ainsi, une bonne partie de la population n'a aucune idée de sa localisation exacte, ce qui en fait, aux yeux de bien des observateurs « le secret le mieux gardé de la région ». Ils concernent aussi **son accessibilité** : des lacunes diverses dans la desserte du Collège par les transports publics, notamment par le RTC, ont été signalées à maintes reprises. Ils ont trait, enfin, à la **sécurité des étudiants** qui empruntent les transports publics ou qui décident de se rendre au Collège à vélo.

Il importe d'apporter des correctifs à ces problèmes autant pour les étudiants du Collège et ses quelque 750 employés que pour l'ensemble des personnes, de plus en plus nombreuses, qui profitent de ses activités et installations. En effet, le Collège offre de multiples services à la communauté : services de santé dans ses quatre cliniques-écoles, participation de publics variés aux activités culturelles offertes en nos murs, accès des jeunes (Centre de loisirs Saint-Sacrement) et moins jeunes à nos installations sportives (gymnases, salles d'entraînement, piscine, etc.). À ce propos, il convient de mentionner que l'ouverture prochaine de notre terrain synthétique multisport, doté d'estrades pouvant accueillir plus de 2 000 personnes et d'un éclairage permettant son utilisation en soirée, viendra augmenter davantage encore l'achalandage au Collège et que l'Arrondissement La Cité-Limoilou sera lui-même utilisateur de l'équipement.

Cette utilisation importante des installations, services et ressources du Collège par la population n'est pas circonstancielle. Elle est inscrite expressément au *Plan stratégique* actuel du Collège qui veut poursuivre son développement dans une perspective « d'ouverture sur sa communauté » et, « dans la mesure de ses moyens, faire profiter la région de ses ressources et expertises ». Il est donc à prévoir qu'elle continuera de s'accroître au cours des prochaines années. Ces considérations étant établies, abordons maintenant nos préoccupations particulières.

1) L'amélioration de la desserte du Collège par le RTC

Tel qu'on l'a mentionné, le Collège accueille environ 9 000 étudiants par année dans différentes activités de formation. Il offre des services toujours plus nombreux et diversifiés à la population. Il en fait même une orientation de développement. Et il figure parmi les plus grands employeurs de la région. Il est difficile, dans les circonstances, de concevoir qu'aucun circuit express ou majeur du RTC ne passe directement sur le Boulevard de l'Entente.

Cette situation est frustrante pour les étudiants et les employés du Collège et on nous l'indique fréquemment. À l'inverse, lorsque des travaux récents sur le Chemin Sainte-Foy ont eu pour effet de détourner temporairement des circuits d'autobus sur le boulevard de l'Entente, de nombreux témoignages de satisfaction nous ont été communiqués et de nombreuses demandes d'intervention pour rendre la situation permanente nous ont été adressées. Ce que l'on nous dit, en substance, c'est : « *Pourquoi une telle amélioration n'est-elle pas apportée immédiatement ?* »

Il en va ici de l'accessibilité du Collège et de l'efficacité et la commodité du transport pour tous ceux qui le fréquentent à divers titres. Il en va aussi de sa visibilité : tenant compte de tous les inconvénients que cela entraîne, nous n'aspirons pas à demeurer « le secret le mieux gardé de la région ». Il en va encore du confort des usagers : si on amenait des circuits majeurs ou express sur le Boulevard de l'Entente, le Collège serait disposé à accueillir sur ses terrains un abribus, évitant ainsi à ses étudiants et employés, dès que la pluie se met de la partie, des attentes pénibles sur le Chemin Sainte-Foy.

Autre considération, qui n'est certes pas la moindre, la sécurité des usagers : la possibilité de monter à bord des circuits visés sur le Boulevard de l'Entente éviterait en effet plusieurs traversées de rues dangereuses, au premier chef le péril permanent que constitue le Chemin Sainte-Foy à la hauteur de la rue Émile-Côté, à chaque jour pour plusieurs centaines de piétons. Très concrètement, il y a trois intersections



à traverser sur une courte distance, en l'absence de signalisation sécuritaire adéquate. Ces problèmes étant réglés, on peut assurer le Groupe de travail que le Collège aurait moins d'hésitation à promouvoir avec force l'utilisation du transport en commun chez ses étudiants et employés.

2) Une meilleure intégration du Collège dans le réseau cyclable de la Ville de Québec

Tenant compte de ses préoccupations pour le développement durable et de la limite des espaces pouvant être dédiés au stationnement des véhicules automobiles sur ses terrains, le Collège encourage ses étudiants et son personnel à se déplacer à vélo. Il a aménagé, au cours des dernières années, cinq abris couverts pour le stationnement des vélos. De même, il est présentement à compléter l'aménagement d'un atelier de réparation de vélos, accessible aux étudiants et au personnel du Collège mais aussi à la communauté environnante, faisant partie de la coopérative de la solidarité « Coop Roue-libre ».

Dans ce contexte, il lui importe au plus haut point que l'aménagement des « pistes » ou « chaussées désignées » prévues par le Service de l'aménagement du territoire soit complété dans les meilleurs délais. Du côté Est de notre campus, le lien Boulevard Charest – Côte Saint-Sacrement – Boulevard de l'Entente, qui rejoindrait à la rue Eymard la chaussée désignée actuelle sur le Boulevard de l'Entente, nous apparaît une solution satisfaisante. Du côté Ouest, nous ne saurions trop insister sur l'urgence de compléter la piste du Chemin Sainte-Foy, de la rue Belmont jusqu'à la rue Myrand, et d'aménager la chaussée désignée sur cette dernière rue jusqu'à la rue Boivin et de là jusqu'au Collège. Cela encouragerait non seulement les utilisateurs potentiels à se rendre au Collège à vélo en leur offrant un accès plus direct, mais leur éviterait de s'engouffrer sur le Chemin Sainte-Foy dans sa partie la plus étroite et la plus dangereuse jusqu'à la rue Émile-Côté. Il en va ici non seulement de la commodité des usagers, mais aussi, encore une fois, de leur sécurité. D'où la priorité absolue que nous accordons à cette demande.

Finalement, tenant compte de l'ensemble de ces considérations, je ne peux que répéter la proposition que faisait le directeur des affaires étudiantes et communautaires du Collège dans une lettre adressée le 17 juin dernier à monsieur Marc des Rivières, directeur de la Division du transport, à l'effet que le Collège fasse partie du réseau cyclable de la Ville en tant que « lien de quartier », au sens du *Plan directeur du réseau cyclable* d'octobre 2008.

3) Le parcours envisagé pour un éventuel tramway

Le Collège, comme bien d'autres citoyens et organisations soucieux de développement durable, a accueilli avec enthousiasme le projet de tramway et, dans ses grandes lignes, le parcours audacieux proposé. Cet enthousiasme s'est malheureusement tempéré, à mesure qu'il a pris connaissance des détails du projet dans son secteur et de l'absence de mention de son existence et de ses besoins dans certains médias régionaux qui rapportaient la nouvelle.

Comment, en effet, ne pas être étonné de lire que l'avantage du tracé proposé, sur la rue Nérée-Tremblay, est qu'il dessert **les deux collèges**, soit le Cégep de Sainte-Foy (6 300 étudiants à l'enseignement régulier) et le campus St-Lawrence du Collège régional Champlain (700 étudiants) et qu'on ne fasse mention ni de l'existence d'un troisième collège, François-Xavier-Garneau en l'occurrence (6 000 étudiants à l'enseignement régulier), situé à un kilomètre de là, ni de la nécessité de prendre en compte aussi les besoins de ceux qui le fréquentent ? Cela vient ironiquement confirmer nos inquiétudes quant à la visibilité du collège François-Xavier-Garneau et l'urgence d'obtenir la collaboration des pouvoirs publics pour apporter les correctifs requis.

Heureusement, le site WEB conçu pour présenter le projet fait référence à l'existence du collège François-Xavier-Garneau et mentionne un « lien piéton », sur lequel, incidemment, nous avons hâte d'en savoir plus, qui doit y conduire à partir de la future station Jean-Talon.

Pour revenir sur le fond de la question, nous ne réclamerons pas de rectifier le tracé proposé pour amener le tramway plus près du Collège si, comme on s'en doute, toutes sortes de bonnes raisons, d'ordre géophysique ou autre, justifient ce choix. Mais nous insisterons certainement pour qu'un lien efficace de transport vers le Collège soit aussi prévu, à la station Nérée-Tremblay, pour les voyageurs en provenance de l'Ouest, en plus ou à la place du « lien piéton » annoncé qui, faut-il le rappeler, implique de gravir une pente abrupte. C'est ici une question non seulement d'efficacité et de confort du transport, mais d'équité pour tous.

Voilà les quelques préoccupations que nous voulions faire connaître dans le cadre des audiences portant sur le *Plan de mobilité durable* de la Ville de Québec. Nous sommes confiants que le Groupe de travail leur apportera toute l'attention voulue.

Le 15 septembre 2010

Le comité de citoyens de Saint-Yves souhaite réagir au document de consultation de juin 2010 concernant le plan de mobilité durable *Pour vivre et se déplacer autrement*. D'entrée de jeu, le comité se réjouit de la vision à long terme adoptée par le groupe de travail, mettant un terme aux interventions à la pièce, trop souvent à courte vue et sans continuité. Le projet proposé pourrait être rassembleur dans le sens qu'à terme, il améliorerait la qualité de vie de l'ensemble des citoyens, à la fois ceux du centre et ceux des banlieues.

Qui sommes-nous?

Le comité de citoyens de Saint-Yves est un regroupement de résidents de la paroisse Saint-Yves qui, depuis 2006, se sont mobilisés en réaction à l'importante augmentation de la circulation de transit dans le quartier, en particulier dans le quadrilatère délimité par les rues Jean-Dequen et Charles-Huot entre le chemin Saint-Louis et le boulevard Laurier. Le comité est donc sensible à toute la question de la mobilité et de la sécurité mais aussi à celle de l'urbanisation.



Localisé dans la banlieue de première couronne, notre quartier a vu le jour grâce à un développement à l'origine axé sur l'automobile. Aujourd'hui, la ville a rejoint tout le plateau de Sainte-Foy même si l'habitation n'y est pas aussi dense que dans les quartiers Montcalm ou Limoilou. Les premiers résidents du quartier sont graduellement remplacés par des couples et des familles voulant se rapprocher des pôles de travail ou d'études post-secondaires. Pour les plus jeunes, l'école primaire Saint-Yves sur la rue Triquet profite d'un projet *Mon école à pied, à vélo* [1] qui contribuera à accroître, chez les enfants, le sentiment de sécurité et d'appartenance à leur quartier. L'école est aussi un établissement vert Bruntland[2], de sorte que les jeunes et les adultes qui la fréquentent posent des actions concrètes, mesurables et continues pour améliorer la qualité de l'environnement et contribuer à créer un monde pacifique, écologique et solidairement responsable.

Les orientations retenues par le groupe de travail sur la mobilité durable

Le comité de citoyens de Saint-Yves APPUIE les six orientations à la base des recommandations du groupe de travail, en particulier celles visant à freiner l'étalement urbain et à privilégier les modes de transport autres que l'automobile.

Les recommandations

Le comité de citoyens de Saint-Yves a pris connaissance des 63 recommandations du groupe de travail dont plusieurs méritent d'être commentées, souvent appuyées, notamment,

au regard de l'urbanisation :

3. Offrir aux nouveaux ménages une diversité de modes d'habitation à l'intérieur du périmètre urbanisé de la ville de Québec.

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

[1] Programme soutenu par Accès transports viables.

[2] Pour en savoir plus, voir le site internet des établissements verts Bruntland http://www.evb.csq.qc.net

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.

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

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.

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.

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

Comme le boulevard Laurier et le chemin Saint-Louis jouxtent notre secteur, qui est essentiellement résidentiel, constitué de maisons unifamiliales construites sur de grands terrains, avec une bonne proportion de personnes âgées souhaitant demeurer à proximité, le comité APPUIE ces recommandations.

En complément (en lien avec la recommandation 58[3]), le comité de citoyens de Saint-Yves RECOMMANDE d'interpeller le ministre responsable de l'habitation[4] pour l'élaboration et la mise en œuvre d'incitatifs visant à accroître le parc de logements locatifs[5] à même le cadre bâti actuel. Une densification douce des quartiers de première banlieue contribuerait à améliorer l'occupation du territoire.

En ce qui concerne les centres de la petite enfance (CPE), le comité considère effectivement essentiel le développement de services près des parcours de transport collectif à la fois pour les parents de jeunes enfants du quartier mais aussi pour les parents employés d'entreprises installées dans le secteur. Il faut reconnaître cependant qu'il y a beaucoup à faire pour attirer des parents usagers de transport collectif à utiliser ces services sans recourir à une voiture pour la fin du trajet jusqu'à la maison.

[3] Recommandation 58 : Au ministre des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire : prendre les mesures nécessaires pour éviter les effets de débordement de l'étalement urbain susceptible de se reproduire en dehors des limites du territoire visé par le Plan de mobilité durable.

[4] Le ministre québécois des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire est le ministre responsable de l'habitation.

[5] Les résultats des enquêtes de la Société canadienne d'hypothèques et de logement mettent régulièrement au jour un taux d'inoccupation maintenant très préoccupant : de 0,4 % en avril 2010 pour l'ensemble des logements locatifs d'initiative privée de la région métropolitaine de recensement de Québec.

au regard du transport collectif :

Le comité de citoyens de Saint-Yves APPLAUDIT l'ensemble des 15 recommandations visant à accroître l'utilisation du transport collectif à la fois par les actuels automobilistes traversant notre quartier et par les résidents de notre quartier. Nous sommes conscients qu'une partie des solutions aux problèmes de circulation de notre quartier passe par une amélioration de l'offre en transport collectif, particulièrement entre la Rive-Sud et le centre-ville. Dans l'ensemble, les mesures recommandées réduiraient la circulation automobile dans nos rues. Selon le comité, la priorité des véhicules de transport collectif aux intersections, tel que le propose la recommandation 16, contribuera grandement à la fiabilité et à la régularité des dessertes des niveaux de haut service.

Par ailleurs, le comité EST SURPRIS du choix de ne pas privilégier la desserte, par tramway, de l'actuel trajet Métrobus sur René-Lévesque. Il reconnaît toutefois l'intérêt de la proposition d'orienter le développement de nouveaux secteurs résidentiels avec services de proximité le long d'un axe Robert-Bourassa – Charest, ce qui devrait permettre de désengorger l'actuel parcours Métrobus, victime de son succès! Ce développement axé sur le tramway contribuerait aussi à mieux relier la ville aux campus étudiants des cégeps et de l'Université Laval. Il devrait aussi faciliter l'adhésion des résidents des banlieues et ainsi contribuer à mettre fin à l'antagonisme ville-banlieue. Le comité DEMANDE toutefois que l'idée de relier par tramway l'Université Laval à la colline parlementaire puisse être reconsidérée à plus long terme, une fois le tramway projeté mis en service, surtout si le Métrobus s'avérait insatisfaisant entre ces deux centres d'emploi majeurs.

au regard du transport actif :

Le comité APPUIE les quatre recommandations visant à accroître la pratique de la marche et du vélo. Vivant à proximité de pôles commerciaux régionaux installés le long du boulevard Laurier ainsi qu'à une distance de marche de la Promenade Samuel de Champlain, les résidents du quartier Saint-Yves notent régulièrement la difficulté, pour les piétons, de traverser les artères importantes : durée très limitée de la protection pour traverser, traversées protégées d'un seul coté de certains carrefours d'artères pourtant importantes, boutons de commande loin du coin du trottoir (difficulté de les atteindre par les personnes à mobilité réduite et celles à vélo), déneigement inadéquat (par exemple la traversée de la station SSQ du Métrobus qui est trop étroite, parfois glacée, pour permettre à des groupes de dizaines de personnes de se croiser pour traverser au centre du boulevard Laurier dans le temps alloué).

Le comité RECOMMANDE l'amélioration des conditions de pratique des transports actifs à des fins utilitaires : augmentation du temps protégé pour traverser les artères larges, possibilité de traverser de tous les côtés aux grands carrefours, localisation des

boutons de commande de protection piétonne là où attend le piéton ou éventuellement le cycliste, améliorer le déneigement des trottoirs et assurer le déglaçage adéquat en particulier là où la circulation piétonne est importante comme aux heures de pointe, etc. Pour encourager le marche et le vélo chez les jeunes, IL FAUT réduire de 50 km/h à 40 ou même 30 km/h sur certaines rues la vitesse de circulation automobile à l'intérieur même des quartiers résidentiels et identifier des corridors sécuritaires de déplacement pour les étudiants du primaire, du secondaire et même du cégep et de l'université.

Les scénarios de piste cyclable protégée qui sont considérés par le groupe de travail, soit l'axe René-Lévesque et l'axe Père-Marquette, sont tous deux intéressants car ils permettraient de mieux connecter notre quartier à la colline parlementaire, pôle d'emploi important. Sans privilégier l'un ou l'autre, le comité TROUVE PRIMORDIAL l'aspect sécuritaire, quelle que soit la solution retenue par la Ville.

au regard du réseau routier et de l'automobile :

Le comité APPUIE avec enthousiasme la recommandation 31 visant les mesures qui découragent l'utilisation des rues de quartier pour la circulation de transit et encourage fortement l'aménagement de parcours piétons et de places publiques dans le cœur de notre quartier (recommandation 32 – voir aussi notre dernière recommandation relative au transport actif). Dans cette veine, la transformation du début du boulevard Robert-Bourassa en boulevard urbain (recommandation 29) humanisera l'est de Place Sainte-Foy vers l'Université Laval, secteur peu sécuritaire mais très fréquenté par les piétons usagers de la cité universitaire malgré la circulation automobile très dense à certaines heures du jour.

Le comité AURAIT AIMÉ voir l'amorce d'une politique de stationnement qui refléterait les coûts réels d'utilisation d'espaces de stationnement dans des zones où les terrains sont très dispendieux.

au regard de la mise en œuvre du Plan de mobilité durable :

Le comité de citoyens DEMANDE que le plan proposé soit le plus complet et précis possible sous sa forme finale afin d'en assurer une mise en œuvre rigoureuse. Le plan doit donc comprendre un échéancier d'actions, identifier les instances responsables des diverses actions retenues et de la coordination de sa mise en œuvre. Le plan doit aussi prévoir les indicateurs, processus de suivi et mécanismes de rétroaction pour assurer une mise en œuvre efficace. Enfin, le comité de citoyens du quartier Saint-Yves SOUHAITE que soit précisé le mode d'implication des citoyens et groupes d'intérêts.

Conclusion

Le comité de citoyens de Saint-Yves APPUIE l'ensemble des recommandations du groupe de travail sur la mobilité durable. Le comité ENTEND d'ailleurs continuer de faire valoir ses préoccupations à l'occasion de l'élaboration du plan particulier d'urbanisme pour le plateau Sainte-Foy en 2010-2011.

Même si, en 2009, le quartier a vu l'installation d'entraves routières et la modification des règlements de stationnement qui ont permis de réduire sensiblement la circulation de transit, le problème de circulation demeure aigu. Afin d'améliorer la sécurité et la qualité de vie dans le secteur, le comité de citoyens de Saint-Yves VERRAIT D'UN BON OEIL la mise en œuvre d'un projet pilote de quartier à vocation durable : mixité d'usages dans l'éventualité de redéveloppement de certaines zones, aménagement des rues partagées et de parcours piétonniers et cyclistes, création de places publiques, densification douce du cadre bâti actuel, etc. Un sous-comité réfléchit actuellement à des actions qui, inscrites dans un plan d'ensemble, pourraient mener à la concrétisation d'un quartier à vocation durable.

Le comité de citoyens de Saint-Yves, dont :

Anne-Marie Pinard, rue Gregg, co-porte-parole
Andrée Yergeau, rue Roméo-Vachon, co-porte-parole
Yvon Mercier, rue Lapointe
Normand Bergeron, rue Teillet
Jacques Trudelle, rue Père-Jamet
Frédéric Paul, rue Colonel-Mathieu
Bernard Roy, rue Ménard
Patrick Couture, rue Corrigan
Anny Lainesse, rue Roméo-Vachon
Jean-François Gauvin, rue Corrigan
Fritz Neuweiler, rue Père-Jamet
Martin Simard, rue Général-Allard
Laurent Caron, rue Triquet
Odile Légaré, rue Lapointe, rédactrice

Mémoire

Présenté à la Ville de Québec
dans le cadre des consultations publiques
sur le Plan de mobilité durable

Par
Johanne Elsener DVM MSc
Présidente du Comité des arbres de Sainte-Foy-Sillery

Comité des arbres de Sainte-Foy/Sillery



Comité d'arbres de Charlesbourg

Septembre 2010

Version finale

Puisque toute politique de mobilité durable devrait avoir des objectifs ciblés concernant l'accès de la population à des espaces verts, milieux naturels ou sites patrimoniaux naturels et que la protection de la forêt urbaine, des espaces verts, des milieux naturels d'intérêt et des sites patrimoniaux naturels est intimement liée à l'aménagement du territoire, le Comité des arbres de Sainte-Foy/Sillery, s'est penché sur le Plan de mobilité durable déposé par la Ville de Québec. Après consultation auprès nos experts, nous voudrions faire, conjointement avec le Comité des arbres de Charlesbourg, les recommandations suivantes qui, à notre avis, bonifieraient ce plan en augmentant les incitatifs au transport autre que l'automobile, en permettant une meilleure efficacité du réseau des transports collectifs et actifs, en diminuant les émissions des gaz à effet de serre tout en améliorant la qualité de vie des citoyens de la Ville de Québec.

1. Pourquoi un plan de mobilité durable?

1.0 <u>Pourquoi un plan de mobilité durable? (page 11) :</u>
Nous voudrions faire remarquer à la Ville de Québec qu'il n'y a pas qu'un seul arrondissement historique sur son territoire mais bien quatre (Québec, Sillery, Beauport et Charlesbourg) et que la Ville de Québec doit assumer des responsabilités particulières à l'égard de tous et non pas seulement à l'égard de celui de Québec.

<u>Recommandation 1 :</u> **Nous recommandons que le nom des quatre arrondissements historiques soit cité et que la ville s'engage à l'égard de tous.**

2. Définitions

2.1 <u>L'urbanisation dans un contexte de développement durable (page 23) :</u>
Une ville qui s'engage dans le développement durable offre à ses résidants une accessibilité de proximité à des espaces verts et milieux naturels d'intérêt en outre des biens et services de la vie courante. Cette accessibilité de proximité à des espaces verts et milieux naturels d'intérêt protège l'environnement local des résidants contre les ilots de chaleur et la pollution atmosphérique, contribue à leur santé physique et psychologique, permet aux plus démunis de la société d'avoir accès à un environnement sain, à la nature et à l'activité physique et limite les déplacements pour satisfaire ces besoins fondamentaux.

À cet égard, 23 organismes environnementaux, citoyens et sociaux-communautaires signaient et déposaient au Conseil de ville en juin dernier une déclaration demandant à la ville de Québec d'amorcer un véritable virage vert ayant comme objectif de protéger ses milieux naturels d'intérêt répertoriés en tenant compte qu'ils doivent être répartis dans la trame urbaine de telle sorte que chaque habitant puisse en avoir à proximité de chez lui (Annexe 1). Cet objectif est poursuivi à l'échelle mondiale par les villes comme

Version finale

Hambourg (Allemagne)* et Vancouver (Canada)** qui ont amorcé un virage vert pour obtenir le titre de « Ville verte ». Cet objectif est aussi proposé et soutenu par l'Organisation des Nations Unies.

Recommandation 2 : **À l'instar de 22 autres organismes environnementaux, citoyens et sociaux-communautaires, nous recommandons à la Ville de Québec d'amorcer un véritable virage vert ayant comme objectif de protéger ses milieux naturels d'intérêt répertoriés en tenant compte qu'ils doivent être répartis dans la trame urbaine de telle sorte que chaque habitant puisse en avoir à proximité de chez lui et ainsi limiter les déplacements pour les activités physiques de plein air (Annexe 1).**

3. Finalité, prémisses et orientations

3.3 Les orientations (page 28) :

La lutte contre l'étalement urbain et la rentabilisation du transport collectif passe par la densification du tissu urbain. Cette densification doit se faire de façon intelligente et aux bons endroits pour maintenir la qualité de vie des citoyens et créer une offre intéressante pour attirer une main d'œuvre jeune et créatrice.

Recommandation 3 : **Nous recommandons d'ajouter comme objectif une densification intelligente et aux bons endroits de la trame urbaine par :**
- la revitalisation et la requalification de ce qui est déjà asphalté ou bétonné,
- la construction en hauteur là où c'est approprié (ex. côté nord du boulevard Laurier, futur éco-quartier d'Estimauville, angles nord-ouest et sud-est du boulevard Quatre-Bourgeois et de l'autoroute Duplessis, etc.).
- la transformation des vastes terrains de stationnement à ciel ouvert en les rendant souterrains et en construisant au-dessus en hauteur (ex. Place Laurier, Place Quatre-Bourgeois, Place de la Capitale, etc.).
- la rénovation des quartiers à revitaliser (Estimauville, Saint-Sauveur et Vanier),
- la récupération des les terrains vagues et des terrains contaminés
- la densification des artères commerciales mal densifiées (les boulevards Charest, Hamel, Henri-Bourassa, Sainte-Anne, de l'Ormière, Pierre-Bertrand, chemin Ste-Foy, 1ère Avenue, etc.)
- l'interdiction de la construction de vastes espaces de stationnements à ciel ouvert.
- la modification du zonage pour autoriser les usages mixtes dans les édifices à étages (ex. bureaux et appartements dans les futurs édifices de Cominar et SSQ sur Laurier) et non pas seulement en autorisant la mixité proximité dans un quartier.
- la protection des espaces verts, parcs, jardins et milieux naturels d'intérêt.
- la protection et la mise en valeur de l'unicité des quatre arrondissements historiques.

Version finale

4. Les cibles visées

4.0 <u>Les cibles visées (page 39) :</u>
Une des cibles visées devrait être de réduire les besoins en déplacement. Bien que soulevé dans d'autres chapitres, ce point n'est pas spécifiquement identifié dans la liste des cibles visées.
***<u>Recommandation 4</u>* : Nous recommandons d'ajouter une cible de réduction des déplacements par :**

- **La densification intelligente aux bons endroits (endroits déjà bétonnés, asphaltés ou construits), et particulièrement le long des artères commerciales, afin de favoriser la délocalisation des lieux de travail et rapprocher ces derniers et les commerces des zones résidentielles**
- **L'implantation de la la mixité des fonctions au niveau des zonages, notamment la mixité des fonctions résidentielles et commerciales**
- **L'incitation au télé-travail**
- **Le magasinage en ligne.**

5. Les stratégies et moyens

5.1 <u>Mettre fin à l'étalement urbain (page 48) :</u>
La carte 10 identifie des milieux naturels d'intérêt classés (boisé Neilson), des cimetières (cimetières Saint-Patrick et Mount-Hermon) et des sites historiques (Grands Domaines de Sillery dans l'Arrondissement historique du même nom) comme endroits potentiels de développement. On ne saurait tolérer la minéralisation des espaces verts intra-muraux de Québec, alors que la ville de Québec affiche déjà un important déficit à ce chapitre, comparativement à d'autres villes et aux standards québécois, canadiens et internationaux dans ce domaine.

***<u>Recommandation 5 :</u>* Nous recommandons le retrait de tous les milieux naturels d'intérêt, des cimetières et des sites historiques de cette carte car ces endroits doivent être soit protégés (milieux naturels d'intérêt et cimetières), soit développés et mis en valeur selon un cadre de gestion qui respecte leur unicité et leur intégrité (Grands Domaines de Sillery). Nous recommandons de faire une carte plutôt des potentiels de densification intelligente aux bons endroits (zones déjà asphaltées, bétonnées qui sont à densifier en hauteur).**

5.1 <u>Mettre fin à l'étalement urbain (page 47) :</u>
Sous la section « *Raffermir le caractère novateur de l'aménagement urbain* », nous sommes d'avis qu'un des moyens envisageables serait la densification intelligente aux bons endroits (endroits déjà bétonnés, asphaltés ou construits), comme cela a été mis de l'avant par une multitude de villes dont Bordeaux, la ville-sœur de Québec.

<u>Recommandation 6 :</u>* Nous recommandons d'ajouter à la liste des moyens sous *Raffermir le caractère novateur de l'aménagement urbain,* une section intitulée *« En densifiant la trame urbaine de façon intelligente et aux bons endroits (endroits déjà

Version finale

***bétonnés, asphaltés ou construits)»*, d'y ajouter les points énumérés sous la Recommandation 3 de ce mémoire et d'y ajouter les moyens suivants :**

- **Changements de zonage pour augmenter la mixité des usages et la hauteur des édifices à l'intérieur de certaines zones à densifier.**
- **Exigences minimales de hauteur et de mixité pour des édifices à des endroits ciblés.**
- **Interdiction de construire de nouveaux immenses terrains de stationnement à ciel ouvert pour des commerces et institutions.**
- **Mise en place d'incitatifs à la transformation des vastes terrains de stationnement à ciel ouvert en stationnements souterrain et construction d'édifices au-dessus de stationnements souterrains (ex. par une surtaxe foncière pour les vastes terrains de stationnement à ciel ouvert existants, par des crédits de taxes pour la transformation de ces vastes terrains de stationnement en terrains souterrains et construction au-dessus, par des prêts garantis ou subventions pour la reconversion de ces vastes terrains de stationnement).**
- **Mise en place d'incitatifs pour la rénovation et la densification de quartiers à revitaliser (ex. crédit de taxes, subventions, prêts garantis, etc.)**

5.1 <u>Mettre fin à l'étalement urbain (page 49) :</u>

Des développements immobiliers récents de la Ville de Québec ne possèdent pas de trottoirs le long des rues (ex. rue Paul-Archambault à Sainte-Foy) et on assiste au retrait de trottoirs lors de la réfection des rues, par exemple dans les vieilles parties de Sainte-Foy. Ces pratiques découragent la marche dans une atmosphère de sécurité, particulièrement pour la population vieillissante et pour les jeunes enfants. Quant aux ronds-points giratoires, ils permettent souvent une meilleure fluidité du trafic tout en le ralentissant.

***<u>Recommandation 7 :</u>* Pour tout nouveau quartier et lors de la réfection des rues, construire des trottoirs le long de toutes les rues et installer des ronds-points giratoires là où c'est possible.**

5.2 <u>Mettre fin à l'étalement urbain (page 52) :</u>

La vision proposée par la ville est celle d'une concentration de l'offre de la culture dans le centre-ville sans développement de l'offre culturelle dans les banlieues de première couronne. Cette vision a pour effet d'augmenter les déplacements vers le centre-ville pour répondre aux besoins culturels des citoyens, de priver les citoyens d'offre culturelle intéressante à proximité et de permettre la disparition de la richesse culturelle des banlieues.

***<u>Recommandation 8 :</u>* Nous recommandons à la Ville de Québec de mettre en application les recommandations contenues dans le Mémoire du Comité des arbres de Sainte-Foy/Sillery déposé dans le cadre des consultations publiques du Plan vert bleu blanc. Ce mémoire recommandait :**

- **L'intégration de la culture, des arts, du patrimoine et de l'histoire aux réseaux récréo-touristiques**

Version finale

- **La création de deux circuits récréo-touristiques à saveur culturelle, historique et naturelle dans l'arrondissement Sainte-Foy/Sillery/Cap-Rouge, tous deux facilement accessibles par les transports publics et les transports actifs : circuit ouest (boisé Neilson, emprise Hydro-québec, parc de la plage Jacques-Cartier, marina de Cap-Rouge, tracel, maison Blanchette, parc linéaire de la Rivière-Cap-Rouge, maison Provancher, parc Cartier-Roberval, chemin Saint-Louis, boisé Marly, boisé des Compagnons) et circuit est (parc du Bois-de-Coulonge, villa Bagatelle, parc des Grands Domaines de Sillery, église Saint-Michel, promenade Samuel-de-Champlain, aquarium, chemin Saint-Louis, villa Hamel-Bruneau, domaine Cataraqui) (Annexe 2).**
- **La protection du boisé Neilson pour la création du circuit ouest.**
- **La création du parc des Grands Domaines de Sillery pour la création du circuit ouest.**
- **L'accès facilité les fins de semaine par des trajets écolobus qui iraient des terrains de stationnements libres les fins de semaines (ex. école Compagnon-de-Cartier), des quartiers résidentiels à forte densité et des grands hôtels de Sainte-Foy aux différents sites naturels et historiques des circuits proposés.**
- **L'accès facilité les fins de semaine par une navette fluviale du port de Québec aux marinas de Sillery et Cap-Rouge.**
- **La mise en valeur de ces sites par l'installation d'œuvres d'art extérieures, la création de centres d'interprétations petits musée d'interprétation de l'histoire de ces lieux, la mise en place de modules de jeux pour les enfants, l'installation de mobilier urbain permettant aux personnes âgées de se reposer, de kiosques de musique de chambre, de marché public sous le tracel, le recyclage des bâtisses en logements, technocentres, pépinières d'entreprises, locaux pour des compagnies et organismes ayant un lien avec l'histoire des lieux (ex. sièges sociaux de compagnies forestières ou de centre de recherche forestiers dans les bâtisses sises sur les domaines des « barons du bois » (Grands Domaines de Sillery)).**

5.3.2 <u>La composante Tramway du réseau à haut niveau de service de Québec (page 72) :</u>

Le trajet du boulevard Charest proposé pour le tramway est un excellent projet pour densifier la Ville de Québec de façon intelligente dans le futur. Il a par contre le désavantage de ne pas répondre aux besoins actuels des zones les plus denses et des besoins actuels en déplacements qui correspondent au transit en direction ouest-est sur le promontoire de La Cité/Sillery/Sainte-Foy, causés notamment par le transport des enfants des établissements d'enseignement primaire et secondaire et les emplois dans différents édifices gouvernementaux. Il a aussi le désavantage de ne pas être cohérent avec le plan de développement que la Ville de Québec a suivi historiquement soit, un noyau central (centre-ville : La Cité) avec des noyaux secondaires (centres majeurs d'activités : Laurier, LeBourgneuf, etc.). Ce plan de développement historique est d'ailleurs inscrit dans le Plan directeur d'aménagement et de développement de la ville. Dans le projet de tramway proposé, le centre-ville est devenu une banlieue du réseau de tramway alors qu'il est en fait le centre administratif et politique de la ville.

Version finale

Recommandation 9 : **Nous recommandons la prolongation de la ligne de tramway nord-sud sur le promontoire de Québec/Sillery/Sainte-Foy jusqu'au coin de Laurier et Robert-Bourassa (trajet de 4.5 km soit $150 millions) ou la construction d'un tramway souterrain de Saint-Roch jusqu'au coin de Laurier et Robert-Bourassa (trajet de 4.5 km soit $675 millions). Ce tramway pourrait continuer jusqu'à Lévis sur la ligne est-ouest ou jusqu'à Saint-Augustin par arrimage avec la ligne ferroviaire).**

Un trajet de tramway sur le promontoire de Québec/Sillery/Sainte-Foy est problématique à cause de l'utilisation actuelle des voies de transport est-ouest.

Recommandation 10 **: Nous recommandons la transformation de Grande-Allée et de René-Lévesque en rues à sens uniques opposés, ce qui permettrait d'aménager une voie réservée au transport collectif, une voie réservée aux cyclistes et deux voies réservées aux automobiles sur chacune de ces artères.**

5.3.4 La mobilité réduite et l'accessibilité universelle (page 79) :
Certains lieux de loisirs sont inaccessibles aux personnes âgées sans automobile car ils présentent des obstacles comme de fortes pentes ou de trop grandes distances.

Recommandation 11 : **Nous recommandons l'accès facilité les fins de semaine par des trajets écolobus qui iraient des terrains de stationnement libres les fins de semaines (ex. école Compagnon-de-Cartier), des quartiers résidentiels à forte densité et des grands hôtels de Sainte-Foy aux différents sites naturels et historiques des deux circuits récréo-touristiques proposés pour l'arrondissement Sainte-Foy/Sillery/Cap-Rouge.**

5.4 Un usage rationnel de l'automobile (page 90) :
Afin de réduire les taux d'émissions de gaz à effet de serre, il serait important d'inciter la population à acheter des modèles de voitures moins énergivores et de favoriser l'utilisation des modèles de voitures de plus petit gabarit ou plus propres du point de vue environnemental.

Recommandation 12 : **Nous recommandons de dessiner des zones de stationnement réservées aux petits véhicules ou véhicules hybrides ou électriques dont le tarif serait réduit par rapport aux autres zones de stationnement.**

5.5 Penser autrement les modes actifs de déplacement (page 93)
Beaucoup de trottoirs l'hiver sont peu ou mal déneigés ou déneigés en retard. Beaucoup de sentiers piétonniers ne sont pas déneigés du tout. Depuis que la Ville de Québec a procédé à l'arrachage de haies le long de sentiers piétonniers dans le secteur Sainte-Foy, certains sentiers piétonniers limités par des clôtures Frost avec bandes de plastiques sont peu invitants, cela va à contre-sens des courants modernes d'urbanisme de favoriser l'embellissement du milieu urbain et son verdissement.

Version finale

Recommandation 13 : **Nous recommandons un meilleur entretien des trottoirs, le déneigement des sentiers piétonniers et la conservation des haies dont l'entretien devrait se faire par les propriétaires si ceux-ci refusent l'accès aux contracteurs engagés par la Ville de Québec.**

Une piste cyclable qui assure le transport actif des personnes pour se rendre à leur lieu de travail, d'études ou de services se doit d'être directe et sans détours. C'est pourquoi une piste cyclable sur le boulevard René-Lévesque doit être favorisée.

Recommandation 14 : **Nous recommandons de mettre en application la recommandation 10.**

Certaines pistes cyclables sont situées sur des artères à la circulation rapide. La sécurité des cyclistes est mise à mal par la vitesse des automobilistes, des bandes cyclables étroites et non protégées. On sait que la présence d'arbres le long des avenues a pour effet de réduire la vitesse des automobilistes.

Recommandation 15 : **Nous recommandons la protection des arbres et la plantation d'arbres le long des pistes cyclables ainsi que la mise en place de bornes de sécurité sur certaines artères (ex. chemin Saint-Louis).**

Certaines pistes cyclables très prisées pour leur connectivité, leur beauté et leurs percées visuelles se dégradent à cause de projets inesthétiques et destructeurs.

Recommandation 16 : **Nous recommandons le classement du chemin Saint-Louis comme artère patrimoniale historique et naturelle, la protection de son paysage naturel et la restauration des endroits dégradés (Annexe 3).**

5.6 Miser sur l'intermodalité (page 100)

La Ville de Québec est dotée d'un réseau ferroviaire qui quadrille le territoire urbain. Puisque le transport ferroviaire peut constituer un moyen transport collectif plus rapide que l'autobus ou le tramway et peu énergivore comparativement à l'automobile, sa récupération pour le transport des personnes et son arrimage avec le projet de transport collectif devrait être mis de l'avant. Les voies en direction de Saint-Augustin, de Lévis et de la gare centrale, du port de Québec et de Beauport sont particulièrement intéressantes.

Recommandation 17 : **Nous recommandons la mise en place d'un réseau de trains urbains légers sur le réseau ferroviaire actuel et son arrimage avec le circuit de tramway.**

5.7 Transporter les marchandises autrement (page 101)

Le transport routier étant le moyen de transport le moins écologique des marchandises, il apparaît contradictoire de favoriser ce mode de transport par l'accès en dehors des heures de pointe aux futures voies réservées au transport en commun.

Version finale

Recommandation 18 : **Nous recommandons de ne pas permettre aux camions l'accès en dehors des heures de pointe aux futures voies réservées au transport en commun afin de favoriser les transports ferroviaire et maritime.**

6. Les partenaires : mobilisation, engagement et partage des responsabilités

6.0 Les partenaires : mobilisation, engagement et partage des responsabilités (page 113) :

Les principaux responsables de la congestion routière et des émissions de gaz à effet de serre étant les automobilistes, il serait juste que cette catégorie apparaisse dans la liste du partage des responsabilités. Les recommandations invoquées plus haut nécessiteront des investissements importants et il serait juste et équitable pour l'ensemble des citoyens d'appliquer le principe de l'utilisateur-payeur.

Recommandation 19 : **Nous recommandons d'ajouter les automobilistes aux catégories énumérées dans le partage des responsabilités et d'envisager différents moyens pour mettre en oeuvre le principe de l'utilisateur/payeur.**

En lien avec cette responsabilité, la Ville de Québec, comme Montréal, devrait se prévaloir de la taxe sur l'essence mise en place par le Gouvernement du Québec pour aider au financement du transport en commun, alors que les prix de l'essence à Québec continuent de dépasser ceux de la grande région de Montréal malgré la présence de la plus grande raffinerie québécoise dans la région. Le congé de taxe n'est donc même pas récupéré par les automobilistes de la région, mais par les compagnies pétrolières. Ces sommes pouvant dépasser les 10 millions $ annuellement pourraient permettre d'étendre le réseau des écolobus ou encore, de rendre plus compétitif les coûts d'accès au transport en commun, qui sont d'ailleurs plus élevés qu'à Montréal. On voit également mal comment la Ville de Québec pourra demander de l'argent au Gouvernement du Québec pour assister au déploiement de ce plan de mobilité durable, alors qu'elle n'applique pas les instruments et outils monétaires mis à sa disposition par le Gouvernement du Québec pour rendre plus efficace son système de transport en commun.

Recommandation 20 : **Nous recommandons que la Ville de Québec se prévale de la taxe sur l'essence mise en place par le Gouvernement du Québec pour aider au financement du transport en commun.**

*http://ec.europa.eu/environment/europeangreencapital/docs/cities/2010-2011/hamburg_application_collect.pdf

**http://vancouver.ca/greenestcity/PDF/Vancouver2020-ABrightGreenFuture.pdf

Version finale

Annexe 1. Déclaration pour la protection des milieux naturels d'intérêt de la ville de Québec

À l'instar de nombreuses autres villes nord-américaines et européennes, Québec doit s'engager dans un développement durable de son territoire en densifiant les quartiers à revitaliser et en protégeant ses milieux naturels d'intérêt. Les villes aspirant au titre de villes vertes ont toutes comme objectif de protéger leurs milieux naturels d'intérêt en tenant compte du fait qu'ils doivent être répartis dans la trame urbaine de telle sorte que chaque habitant puisse en avoir à proximité de chez lui.

À titre d'exemple, nous pouvons citer la ville d'Hambourg en Allemagne qui a obtenu récemment le prix convoité de Cité verte européenne pour 2011. Le bulletin de mise en candidature de la ville de Hambourg indique que 8% de son territoire est formé de milieux naturels d'intérêt dûment protégés, 9% de parcs publics et 5% de forêts à usage récréatif.[1] De plus, une réglementation protégeant le paysage naturel couvre 19% de son territoire.

Plusieurs des milieux inventoriés dans le *Répertoire des milieux naturels d'intérêt de Québec* publié en 2005 ne sont pas encore protégés, certains étant même menacés par des projets de développement immobilier. La Ville de Québec ne possède à l'heure actuelle que 5.7% de son territoire sous forme de milieux naturels d'intérêt protégés dont la moitié de cette superficie est constituée de battures. L'acquisition de tous les terrains privés situés dans les milieux naturels du Répertoire, soit environ 1,300 hectares à acquérir, lui permettrait d'atteindre la cible de 8% du territoire en milieux naturels d'intérêt protégés, cible que la ville de Québec s'est elle-même fixée dans son Plan directeur des milieux naturels et de la forêt urbaine.

Nous considérons qu'il est de toute première importance de protéger la qualité de vie et l'environnement des citoyens de la ville de Québec en s'assurant qu'ils puissent vivre à proximité de milieux naturels d'intérêt. Pour ce faire, nous demandons à la Ville de Québec d'entamer son virage vert en faisant les démarches nécessaires en vue de l'acquisition de tous les milieux inscrits au *Répertoire des milieux naturels d'intérêt de Québec*.

Signataires :

Organismes environnementaux
Nature Québec
Équiterre
Greenpeace
Association forestière Québec métropolitain
Réseau de milieux naturels protégés
Enracinart
Québec'ÈRE
Jour de la Terre Québec
AmiEs de la Terre
Groupe d'initiatives et de recherches appliquées au milieu (GIRAM)

Organismes citoyens
Coalition pour l'arrondissement historique de Sillery
Coalition Héritage Québec
Comité des arbres de Charlesbourg
Comité des arbres de Sainte-Foy/Sillery
Conseil de quartier de Pointe-de-Sainte-Foy
Conseil de quartier de Sillery
Forêt y voir

Organismes communautaires, sociaux ou politiques
Collectif La ville que nous voulons
Comité de coordination du Réseau du Forum social de Québec Chaudière-Appalaches
Comité de pastorale sociale de la paroisse Bienheureux-Jean-XXIII
Québec solidaire - Capitale-Nationale

Version finale

Québec solidaire – Charlesbourg
Regroupement des femmes sans emploi du Nord de Québec, (ROSE du Nord)

Référence :
1. http://ec.europa.eu/environment/europeangreencapital/docs/cities/2010-2011/hamburg_application_collect.pdf

Version finale

Annexe 2. Extrait du mémoire du Comité des arbres de Sainte-Foy/Sillery dans le cadre des consultations publiques sur le Plan vert bleu blanc





Annexe 3. Mémoire : Classement du chemin Saint-Louis comme bien patrimonial historique et naturel - 15 février 2010

Objectif :

Obtenir auprès du Gouvernement du Québec le statut de bien patrimonial historique et naturel (au sens de la Loi sur les biens culturels) pour le Chemin Saint-Louis, de Grande-Allée au Parc Cartier-Roberval, afin d'assurer une meilleure signalisation des multiples sites historiques et naturels que l'artère relie et de conserver sa beauté paysagère là où elle est encore présente, et de la restaurer là où elle est disparue.

Raisons invoquées :

Le chemin Saint-Louis, artère aux allures boisée et sinueuse figurant parmi les plus anciennes au Québec, figure déjà sur les premières cartes géographiques de la région de Québec d'il y a 250 ans comme artère principale reliant Québec à ses faubourgs de Sillery et de Cap Rouge. En raison de cette fonction, cette artère portait le vocable de chemin de Cap-Rouge sur les cartes du début du XIXe siècle, au moment où l'artère rejoignait un grand nombre de vastes domaines dont certains ont survécu jusqu'à ce jour. Par ailleurs, le chemin Saint-Louis a été désigné Chemin du Roy sur une bonne partie de sa longueur.

S'étalant sur huit kilomètres et plus de 300 ans d'histoire, l'artère relie une liste impressionnante de parcs, de sites et de maisons historiques, comme le Bois de Coulonge, Spencer Wood, Spencer Grange, la Villa Bagatelle, l'Arrondissement historique de Sillery et ses grands domaines conventuels anciennement occupés par les villas des marchands du bois du 19ème siècle, le domaine Cataraqui, la villa Beauvoir, la villa Sous-les-bois, le cimetière Mount-Hermon, le cimetière Saint-Patrick, la Maison Hamel-Bruneau, la maison O'Gallagher, l'entrée du Parc Aquarium et la vue panoramique sur le Pont de Québec, l'entrée du parc de la plage Jacques-Cartier, le parc Cartier-Roberval et son site archéologique.

Depuis plusieurs années, cette artère historique a subi à certains endroits de son parcours une dégradation environnementale, architecturale et paysagère inacceptable qu'il faut stopper si la Ville de Québec et la province de Québec ne veulent pas perdre ce joyau historique unique. En assurant une continuité entre plusieurs sites historiques et récréatifs, et avec une protection de ses valeurs esthétiques et une meilleure signalisation, cette artère pourrait constituer en elle-même un attrait majeur pouvant faire l'objet du développement de circuits récréo-touristiques, en plus des fonctions de voie cyclable verte qu'elle assume déjà. Ce projet n'est pas inusité puisque d'autres villes comme Ottawa et Vancouver ont de tels chemins classés avec une mise en valeur de leurs aspects naturels, paysagers et panoramiques (ex. Sussex Drive à Ottawa, Marine Drive à Vancouver).

Version finale

Actions proposées à l'arrondissement de Sainte-Foy/Sillery/Cap-Rouge et à la Ville de Québec :

1. Moratoire sur tout nouvel abattage d'arbre ou toute nouvelle construction sur les propriétés bordant le chemin Saint-Louis jusqu'à ce que le chemin Saint-Louis soit classé comme un bien patrimonial naturel et qu'une nouvelle réglementation soit mise en place.

2. Restauration par la Ville du patrimoine arboricole en bordure du chemin Saint-Louis (zones d'emprise) là où les arbres ont disparu. Programmes incitatifs d'arborisation sur terrains privés pour les zones résidentielles et commerciales jouxtant le chemin Saint-Louis incluant le verdissement des zones de stationnements.

3. Liste des espèces d'arbres présentes historiquement et à encourager pour la plantation en bordure du chemin Saint-Louis:

- pin blanc (*Pinus strobus*)
- chêne rouge (*Quercus rubra*)
- tilleul d'Amérique (*Tilia americana*)
- frêne d'Amérique (*Fraxinus americana*)
- noyer cendré (*Juglans cinerea*)
- érable à sucre (*Acer saccharum*)
- orme d'Amérique (*Ulmus americana*)
- pin rouge (*Pinus resinosa*)

4. Règles d'urbanisme moins libérales et réglementation de PIIA, notamment:

- Respect des marges historiques avant et des volumétries de secteur
- Pour les terrains arborés, densification possible si elle n'entraîne pas d'abattage d'arbres pour une nouvelle construction ou pour des nouvelles cases de stationnement ou une rupture dans la trame paysagère de l'artère.

5. Représentation de la Ville de Québec auprès du Ministre de la Culture, des Communications et de la Condition féminine pour obtenir le classement du chemin Saint-Louis comme bien patrimonial historique et naturel et accès aux programmes de mise en valeur du MCCC incluant l'amélioration de la signalisation récréo-touristique.

6. Selon opportunités, enfouissement des fils dans la voie publique (et non à l'extérieur de celle-ci) selon des méthodes modernes et évitant ainsi les bris aux racines des arbres d'emprise déjà bien établis.

7. Selon opportunités, installation d'un éclairage d'ambiance qui limite la pollution lumineuse nocturne.

8. Ramassage de la neige en évitant le soufflage de la neige sur les arbres par les souffleuses.

Version finale

9. Inventaire complet et exhaustif des sites patrimoniaux et historiques le long du chemin Saint-Louis.

10. Assujettissement de l'affichage commercial et récréo-touristique à la réglementation d'un arrondissement historique.

Membres du Comité sur le classement du chemin Saint-Louis comme un bien patrimonial historique et naturel:

Yvon Bédard, Conseil de quartier de Cap-Rouge et Société d'histoire de Cap-Rouge
Johanne Elsener, Conseil de quartier de Pointe-de-Sainte-Foy et Comité des arbres de Ste-Foy/Sillery
Hughes Michaud, Société d'histoire de Sillery
Isabelle Pouppez, Conseil de quartier de St-Louis
Gaston Saint-Laurent, Conseil de quartier de Sillery

Signataires à ce jour:
Conseil de quartier de Pointe-de-Sainte-Foy
Conseil de quartier de St-Louis
Conseil de quartier de Sillery
Comité des arbres de Ste-Foy/Sillery

Version finale

Comité des citoyens et citoyennes
du quartier Saint-Sauveur
Maison Luc-André-Godbout
301, rue de Carillon
Québec (Québec)
G1K 5B3

Mémoire

Présenté à la Ville de Québec
dans le cadre des consultations publiques sur le
Plan de mobilité durable

septembre 2010

Un Plan de mobilité ambitieux…
avec les citoyens et citoyennes au cœur du processus!

Le Comité des citoyens et citoyennes du quartier Saint-Sauveur (CCCQSS), en action dans son milieu depuis plus de 40 ans, salue le côté ambitieux du Plan de mobilité durable de la Ville de Québec.

Cependant, le CCCQSS aimerait que la Ville de Québec mette les citoyens et citoyennes au cœur du processus de préparation et de mise en œuvre du Plan de mobilité durable.

Dans cet esprit, le quartier Saint-Sauveur est tout désigné pour accueillir différents projets pilotes qui permettront d'innover du côté de l'urbanisme et de l'aménagement du territoire.

À ce propos, plusieurs suggestions dans ce sens sont déjà incluses dans le Plan directeur de quartier de Saint-Sauveur de 2006.



Ont participé à l'écriture de ce mémoire : Louise Bélanger, Denise Garneau, Etienne Grandmont, Marie-Joëlle Lemay-Brault, Nicol Tremblay et Carol-André Simard

Table des matières

Présentation du Comité des citoyens et citoyennes du quartier Saint-Sauveur 4

Constats généraux 5

La participation citoyenne 6

Mixités (sociale, fonctionnelle et culturelle) et vocation du quartier Saint-Sauveur 6

Logement et embourgeoisement du quartier 8

Les aménagements urbains 9

Transports actifs 10

Transports collectifs 11

Circulation de transit 12

Accessibilité universelle 13

Transport de marchandises 13

Conclusion 14

Les recommandations du CCCQSS 15

Annexe 1 18

Présentation du
Comité des citoyens et citoyennes du quartier Saint-Sauveur

Le Comité des citoyens et citoyennes du quartier Saint-Sauveur (CCCQSS) est implanté dans son milieu depuis plus de 40 ans. Sa mission principale est d'améliorer la qualité de vie des gens qui y habitent, de briser l'isolement des ménages à faibles revenus, de défendre leurs droits et leurs intérêts, de regrouper les gens et les mouvements populaires sur les enjeux les concernant et de susciter des réflexions et des débats sur des sujets d'intérêt public.

Son action s'est non seulement réalisée en lien avec les résidants et résidantes mais aussi avec bon nombre d'organismes du quartier, notamment les organismes communautaires et de défense des droits, les associations de gens d'affaires, les centres de loisirs communautaires, les garderies, les organismes jeunesse, en fait avec tous ceux et celles qui tissent la vie d'un quartier. Cette « qualité de vie dans le quartier » est d'ailleurs une force majeure qui est ressortie comme atout pour Saint-Sauveur dans le sondage que nous avons réalisé en 2004 pour notre mémoire présenté lors de l'élaboration du Plan directeur de quartier.

Depuis la création du CCCQSS, tous les paliers de gouvernements ont été interpellés, à un moment ou un autre, dans nos principales actions. Voici quelques changements majeurs que nous avons obtenus au fil des ans :

- projet d'accession à la propriété pour les personnes à moyen revenu;
- création d'un parc à côté du centre Durocher;
- aménagement plus sécuritaire du pont Parent pour les piétons;
- sauvegarde de 45 logements menacés par un projet de stationnement;
- arrêt des démolitions dans Saint-Sauveur, implantation d'un programme de rénovations des maisons et gel de la hausse des loyers suite à l'utilisation de ces mesures;
- création d'un programme de coopératives d'habitation;
- lutte pour l'amélioration des conditions de vie dans les HLM et contre les hausses de loyer;
- luttes pour le développement et le financement du logement social;
- préservation de la rue Arago vs un projet d'autoroute le long de la falaise;
- reconstruction de l'escalier Victoria et luttes pour la préservation, l'entretien et l'embellissement des escaliers dans la falaise;
- déménagement du garage d'autobus (STCUQ);
- modification partielle du plan de circulation du quartier;
- décontamination partielle du terrain de la rue Verdun par Hydro-Québec;
- moratoire de 5 ans sur les fermetures d'écoles;
- sauvegarde et restauration de l'école Sacré-Cœur;
- mémoire sur la politique municipale de sécurité urbaine;
- amélioration des berges de la rivière Saint-Charles;
- aménagement des espaces vacants et problématiques du quartier;
- plan directeur de quartier pour Saint-Sauveur;
- réaménagement du boulevard Charest Ouest et sécurité pour les piétons.

C'est donc munis d'une longue expérience de consultation et d'intervention dans le quartier que nous proposons notre vision du futur Plan de mobilité durable de la Ville de Québec, en tenant compte des orientations de développement du quartier que nous avons travaillées, au fil des ans, en partenariat avec les résidants, résidantes et groupes communautaires du quartier.

Constats généraux

Globalement, nous sommes d'accord avec les orientations générales du Plan de mobilité durable et considérons que celui-ci est structurant et ambitieux. Nous tenons aussi à noter que le document de consultation est pédagogique et accessible, tant par son niveau de langage que par le travail efficace de diffusion qui a été effectué. Il apparaît également que des modifications ont été ajoutées depuis la première vague de consultation qui a eu lieu en 2009, ce que l'on interprète comme une ouverture aux idées extérieures.

Plusieurs aspects du document de consultation nous ont cependant questionnés et il en sera fait mention en détail plus bas. Cependant, un des aspects nous ayant le plus interpellé se situe au niveau démocratique. En effet, nous comprenons mal comment s'est effectué le choix des membres du groupe de travail sur la mobilité durable : pourquoi n'y retrouve-t-on pas des représentants des groupes travaillant sur les questions relatives à la mobilité durable à Québec? Dans la même veine, la question de la participation citoyenne nous a semblé être reléguée à un niveau de préoccupation bien accessoire. Nous souhaiterions plutôt sentir une volonté ferme de mettre les citoyens et citoyennes au cœur du processus puisque c'est de leur milieu de vie dont il est question.

Nous croyons également que le Plan de mobilité durable aurait dû affirmer une préoccupation et un engagement plus senti envers les personnes moins favorisées de notre Ville, principalement sur les conditions de vie et de logement des personnes à faibles revenus. Ces valeurs de justice et d'équité sociale sont partagées par une large portion de la population et par le milieu communautaire, partenaire incontournable de la Ville.

Aussi, même si nous nous réjouissons du passage d'une ligne de tramway sur le boulevard Charest, nous nous inquiétons de l'embourgeoisement possible que pourrait entraîner un tel vecteur de développement. Les citoyens et citoyennes du quartier Saint Sauveur ont déjà exprimé, en 2004, le vœu de conserver à leur quartier son caractère industrieux, populaire et familial. On se rappellera brièvement que toute l'histoire de Saint-Sauveur est ancrée dans l'arrivée des familles peu fortunées, travailleuses et solidaires qui ont bâti ce quartier. S'éloignant de Québec, qui était trop « chère » à l'époque pour les gens à revenus modestes, elles ont développé le faubourg Saint-Sauveur et ont été la principale main-d'œuvre des usines et services du parc industriel Saint-Malo jusqu'à la fin de la Seconde Guerre mondiale.

Finalement, nous avons été à la fois fortement surpris et inquiets de constater que la question du coût d'utilisation des services de transport en commun ait été complètement évacuée du document de consultation.

Plus en détail, voici quelques points sur lesquels nous donnerons plus précisément notre avis, à savoir : la participation citoyenne, la mixité et la vocation du quartier Saint-Sauveur, le logement et l'embourgeoisement du quartier Saint-Sauveur, les aménagements urbains, les transports actifs, les transports collectifs, la circulation de transit, l'accessibilité universelle et le transport des marchandises.

La participation citoyenne

Si nous félicitons le groupe de travail d'avoir eu le courage de présenter une vision intégrée et structurante de la mobilité durable à Québec, nous dénonçons la place qui a été faite aux citoyens et citoyennes dans l'élaboration de ce Plan et la mise en œuvre de celui-ci. Les citoyens et citoyennes ne sont pas des partenaires de la Ville au même titre que les entreprises et les institutions : les citoyens et citoyennes de Québec SONT la Ville. C'est pourquoi nous croyons qu'ils et elles doivent être au cœur du Plan de mobilité durable.

Non seulement les citoyens et citoyennes doivent être consultés systématiquement pour signaler les besoins les concernant (on pense, entre autres, aux parcours et fréquences des autobus, à l'amélioration de l'offre intra-quartier, à la création de rues piétonnières et / ou partagées, aux limites de vitesse, au développement du réseau de pistes cyclables utilitaires et récréatives, aux heures de livraisons sur les artères commerciales, etc.), mais la Ville de Québec doit également mettre en place des comités de suivis pour s'assurer d'une mise en œuvre adéquate du Plan.

Nous croyons également que la Ville a le devoir d'appuyer et d'accompagner les initiatives locales qui vont dans le sens des orientations proposées dans le Plan de mobilité durable. Ce faisant, la Ville de Québec développera ou favorisera des projets qui mettront les citoyens et citoyennes au cœur du développement durable.

Nos recommandations :

Que la Ville de Québec :

1- *travaille de concert avec les organismes de quartier et la société civile travaillant sur les questions de mobilité durable dans la mise en œuvre du Plan de mobilité durable;*
2- *prévoie également la création de comités de suivis, sur une base régionale et de quartier, pour suivre l'évolution de ce dossier; que ces comités de suivi soient composés d'élu-e-s et de représentant-e-s des groupes de citoyens et citoyennes, des gens d'affaires, des organismes travaillant sur les enjeux des transports et de l'urbanisme, etc;*
3- *mette en place un processus de concertation dans chaque quartier (assemblées publiques, sondages, etc.) visant à déterminer les besoins réels des citoyens et citoyennes;*
4- *appuie et accompagne les initiatives locales.*

Mixités (sociale, fonctionnelle et culturelle) et vocation du quartier Saint-Sauveur

Saint-Sauveur est un des seuls quartiers de la Ville de Québec à présenter une *triple mixité* fonctionnelle, sociale et culturelle. Quelques faits :

- On trouve plus de 7600 emplois dans le quartier. On en compte environ 2200, répartis dans 159 entreprises, dans le parc industriel Saint-Malo, dont une large part est constituée

d'emplois non spécialisés[1]. Cette donnée est à mettre en relation avec la faible scolarisation de la population du quartier : en 2001, 45% des personnes du plus de 20 ans ne détenait aucun diplôme[2]. Également, la densité du quartier est importante, plus de 4700 habitants / km^2 (incluant le parc industriel Saint-Malo). Enfin, le quartier est relativement bien desservi au regard de l'offre de commerces présents sur le territoire.

- Le logement social (HLM, coopératives d'habitation et projets gérés par des organismes à but non lucratif) représente 20,6% de l'ensemble du parc de logement du quartier[3]. Saint-Sauveur est également un des quartiers de la Ville de Québec où le revenu par ménage est un des plus bas (revenu total net de 21 188$ pour le quartier, contre 32 952$ pour les ménages de l'ensemble de la Ville de Québec[4]) et où l'on trouve une grande concentration de ménages vivant de prestations de l'aide sociale (2510 ménages, dont 1974 personnes seules[5]). Parallèlement, les revenus des ménages du quartier ont augmenté sensiblement entre 2001 et 2006, principalement les ménages dont les revenus se situent au-delà de 20 000$[6].
- Le quartier Saint-Sauveur présente un des plus haut taux d'arrivée de personnes issues de l'immigration à Québec (plus de 300 immigrants et immigrantes ont choisi de vivre dans le quartier Saint-Sauveur entre 2001 et 2006[7]).

Depuis sa création, le CCCQSS a travaillé à améliorer la qualité de vie des gens du quartier tout en freinant l'embourgeoisement en faisant d'importantes campagnes pour la sauvegarde des écoles de quartier, d'achat local, d'information sur les droits des locataires, d'accès à la propriété pour les ménages à revenus modestes et en s'assurant du développement constant et en quantité suffisante de logement sociaux. Ces préoccupations doivent continuer de guider le développement du quartier, auxquelles il faut ajouter la préservation des emplois non spécialisés dans l'éventualité d'une requalification du parc industriel Saint-Malo. La proximité de ces emplois non spécialisés est essentielle pour la population active peu scolarisée de Saint-Sauveur, surtout dans une perspective de mobilité durable.

Finalement, nous tenons à souligner que c'est avec déception que nous avons constaté que, encore une fois, le quartier Saint-Sauveur semble considéré comme un territoire sans réelle vocation. Le Vieux-Québec et le quartier Saint-Roch, pour ne nommer que ceux-là, ont leur « image de marque » bien à eux. Notre quartier recèle véritablement de trésors, de richesses que l'on ne trouve nulle part ailleurs et nous croyons qu'il possède tous les atouts pour accueillir une future Maison Interculturelle, institution phare qui trouverait dans sa population toute sa légitimité.

Notre recommandation :

5- *préserver la triple mixité (sociale, fonctionnelle et culturelle) du quartier Saint-Sauveur en :*

[1] Statistiques Canada 2006
[2] Institut de la statistique du Québec, 2001
[3] Rémi GUERTIN, Le logement social et communautaire sur le territoire de la Ville de Québec : Portrait par quartier, CDEC de Québec, mars 2009, cité dans Portrait du quartier Saint-Sauveur en matière de pauvreté et d'exclusion sociale, ATI de Saint-Sauveur, p. 103
[4] Statistiques Canada 2001 et 2006, cité dans Portrait du quartier Saint-Sauveur en matière de pauvreté et d'exclusion sociale, ATI de Saint-Sauveur, p. 78
[5] Idem, p. 97
[6] Idem, p. 79
[7] Idem, p. 74

a. *s'assurant de la construction d'un nombre suffisant de logements sociaux dans le quartier pour freiner l'embourgeoisement;*
b. *conservant les emplois non qualifiés que l'on trouve dans le parc industriel Saint-Malo;*
c. *attribuant une vocation multiculturelle au quartier Saint-Sauveur en y implantant la future Maison Interculturelle de Québec.*

Logement et embourgeoisement du quartier

Le passage d'une ligne de tramway sur le boulevard répond à une préoccupation de longue date du CCCQSS, à savoir d'offrir un service de transport en commun de qualité aux horaires réguliers et fréquents. Nous nous réjouissons également du message envoyé par une telle initiative, soit le développement du boulevard Charest jusqu'au futur boulevard Robert-Bourassa. Nous voulons tout de même émettre une importante mise en garde concernant le possible risque d'embourgeoisement que cela comporte. Comme nous l'avons démontré plus haut, les citoyens et citoyennes ont exprimé un fort désir de conserver la richesse que représente la mixité, notamment sociale, propre au quartier Saint-Sauveur.

Récemment présenté comme le « best buy in town » par le Maire Régis Labeaume[8], le quartier Saint-Sauveur est certes appelé à se développer, mais ce changement doit s'opérer en s'assurant que les citoyens et citoyennes qui y habitent puissent y demeurer. Cela implique que l'offre de logements de qualité à prix accessible doit être suffisante pour contrer, comme Monsieur le Maire dit le souhaiter, l'embourgeoisement du centre-ville et, par conséquent, du quartier Saint-Sauveur. Pour y arriver, nous désirons que la Ville applique avec toute la rigueur nécessaire trois mécanismes d'atténuation qui ne lui sont pas inconnus, à savoir :

- favoriser la construction de logements sociaux (coopératives d'habitations et OSBL d'habitation) en quantité suffisante;
- « construire à l'échelle humaine », c'est-à-dire s'assurer que le gabarit des ensembles résidentiels projetés correspond aux types d'habitation que recherchent les futurs résidants et résidantes du quartier (personnes seules, familles); et
- « prévoir un zonage d'inclusion qui exige un pourcentage minimum d'habitations à prix accessible dans les développements résidentiels en échange d'une prime de densité »[9]. Nous estimons qu'un pourcentage minimum de 30% de logement social inclus dans tout développement résidentiel le long de l'axe Charest serait un objectif viable. À titre indicatif, cette mesure a déjà été adoptée et mise en application par l'ancienne Ville de Québec pour la revitalisation de l'Espace Saint-Roch.

Saint-Sauveur est également un quartier où la tranche de personnes de plus de 65 ans est importante (près de 20% en 2001[10]). Stimuler les nouveaux concepts de résidences unifamiliales et bifamiliales et offrir des logements pour répondre aux diverses générations permettraient de densifier la Ville. Cependant, le groupe de travail sur la mobilité durable se contente d'inviter poliment la Ville à autoriser et à encourager l'aménagement ou la transformation de maisons unifamiliales en immeubles intergénérationnels alors qu'inciter les promoteurs immobiliers à offrir

[8] Le Soleil, 11 juin 2010
[9] Politique d'habitation de la Ville de Québec, p. 33
[10] Territoires en mutations, CDEC de Québec, 2004, p. 13

des immeubles aux personnes âgées est l'objet d'une recommandation. La transformation des maisons unifamiliales en immeubles intergénérationnels est une excellente mesure pour contrer l'étalement urbain et favoriser une densification douce. C'est aussi une mesure qui permet à bon nombre de personnes vieillissantes de conserver leur résidence et à de jeunes ménages d'acquérir une résidence à un coût plus accessible. Cette alternative devrait faire l'objet d'une recommandation et non d'une simple invitation.

Nos recommandations :

6- *Que la Ville de Québec s'assure que le passage du tramway sur le boulevard n'entraîne pas un embourgeoisement du quartier Saint-Sauveur en :*
   a. *favorisant la construction de nouveaux logements sociaux en quantité suffisante, c'est-à-dire 55 nouveaux logements sociaux par année[11];*
   b. *« construisant à l'échelle humaine », c'est-à-dire en s'assurant que le gabarit des ensembles résidentiels projetés correspond aux types d'habitation que recherchent les futurs résidants et résidantes du quartier (personnes seules, familles);*
   c. *imposant que tout développement résidentiel le long de l'axe Charest soit soumis à un zonage d'inclusion qui exige 30% de logements sociaux.*
7- *Que le Plan de mobilité durable recommande, plutôt que d'autoriser et d'inviter, l'aménagement ou la transformation de maisons unifamiliales en immeubles intergénérationnels.*

Les aménagements urbains

Il est évident qu'on ne peut parler de mobilité durable tout en évacuant la question de l'aménagement. En ce sens, nous nous réjouissons de plusieurs propositions d'aménagement présentées dans le Plan de mobilité durable, notamment la conversion de sections d'autoroutes boulevards urbains.

De manière générale, l'aménagement urbain se doit d'être de haute qualité, sécuritaire, et doit inciter la population à envisager durablement les transports actifs que l'on oublie souvent de considérer comme la manière la plus durable de se déplacer. Ainsi, la rue doit inévitablement être repensée pour accueillir et protéger en premier lieu les piétons, puis les vélos, les transports collectifs, et finalement les voitures. La question du partage des voies de circulation y est pour beaucoup dans les choix de transport que fait la population pour se déplacer. Ainsi, pour éviter les risques de conflits ou d'accidents, nous croyons que l'aménagement de rues partagées ou piétonnes, tel que prévu au Plan directeur du quartier Saint-Sauveur[12], devrait être mis en branle le plus rapidement possible là où les besoins s'y font sentir.

[11] Estimation faite en regard de la demande provinciale du FRAPRU de financer 50 000 logements sociaux par an et basée sur la proportion de ménages du quartier consacrant plus de 50% de leurs revenus pour se loger.
[12] Plan directeur, quartier Saint-Sauveur, plan d'action 2005, p. 25

Il est question, dans le Plan de mobilité durable, de centre de quartier. Pour Saint-Sauveur, le centre de quartier est le parc Durocher et ses alentours. Il serait important que la notion de centre de quartier soit mieux détaillée pour assurer leur développement dans le futur.

Nos recommandations :

Que la Ville de Québec et son Service d'urbanisme :

8- *prévoient des aménagements urbains de grande qualité et ce, sans égard aux secteurs ou quartiers visés;*
9- *repensent la rue pour accueillir et protéger, dans l'ordre, les piétons, les cyclistes, les transports collectifs et les voitures;*
10- *soutiennent les initiatives locales visant à aménager des rues piétonnes ou partagées;*
11- *favorisent le démarquage des principales entrées du quartier Saint-Sauveur (intersections Charest Ouest / Langelier, Marie-de-l'Incarnation / Charest Ouest et Marie-de-l'Incarnation / Saint-Vallier Ouest) en tant que pôles de développement et définissent leur rayonnement (résidentiel, institutionnel, commercial, patrimonial), tel que défini dans le Plan directeur de quartier de Saint-Sauveur;*
12- *développent la notion de centre de quartier et utilisent le quartier Saint-Sauveur comme projet pilote à ce niveau.*

Transports actifs

Les transports actifs doivent être au cœur du développement d'un Plan de mobilité durable : les impacts négatifs sur la santé des individus et la pollution, deux phénomènes associés de près à la surutilisation de l'automobile pour nos déplacements quotidiens, est largement démontrés[13]. En ce sens, faire passer la part du transport actif de 14,6% à 17% sur un horizon de 20 ans est essentiel, mais il s'agit d'un objectif manquant d'ambition.

Le quartier Saint-Sauveur présente déjà plusieurs atouts qui autorisent l'expansion rapide des modes de transports actifs: forte densité de population, proximité des services, voire proximité du lieu d'emploi, population faiblement motorisée. Il reste cependant que certains aménagements permettraient d'augmenter plus encore la proportion de transports actifs. Par exemple :

- augmenter le nombre de kilomètres de pistes cyclables utilitaires traversant le quartier Saint-Sauveur, clarifier leurs tracés et veiller à compléter le maillage avec le réseau existant;
- offrir des stationnements sécurisés pour vélos et en nombre suffisant aux différentes stations de transports collectifs et le long des artères commerciales et des pôles d'emploi;
- chaque fois qu'une rue est rénovée, envisager la possibilité d'y implanter des aménagements favorisant les déplacements à vélo;
- mettre en place un lien mécanique entre la haute-ville et la basse-ville pour les cyclistes;

[13] Le transport urbain, une question de santé, Agence de la santé et des services sociaux de Montréal, rapport annuel 2006

- évaluer la possibilité d'autoriser la circulation des vélos en double-sens dans les rues à sens unique situées dans les zones de à 30 km/h;
- améliorer la sécurité piétonne aux intersections;
- aménager des rues piétonnes ou partagées;
- vérifier la faisabilité d'implanter un service de vélos en libre-service du type Bixi.

Une grande partie de ces mesures apparaissent déjà au Plan directeur du réseau cyclable, mais cet outil tarde à être mis en application.

Notre recommandation :

> *13- Que le Plan directeur du réseau cyclable, proposé dans sa version finale en juin 2008, soit adopté et mis en action le plus rapidement possible; que la mise en œuvre de ce Plan fasse l'objet d'une constante discussion avec les populations concernées.*

Transports collectifs

De manière générale, nous sommes d'accord avec le rôle prépondérant qui est donné au transport collectif dans le Plan de mobilité durable. Nous sommes également rassurés de voir que la densification le long des axes principaux de transports collectifs soit une priorité pour le groupe de travail.

Nous avons toutefois constaté que la question du coût d'utilisation des services de transports collectifs a été joliment oubliée. Nous convenons qu'une offre de services de transports collectifs modernes et de qualité peut avoir un pouvoir attractif sur les populations habituées à l'usage de l'automobile. Nous sommes cependant d'avis que la tarification joue un rôle essentiel sur l'attractivité d'un service. Selon nous, la gratuité, ou du moins une tarification plus basse (voire sociale, par exemple gratuité pour les étudiants et étudiantes, tarifs réduits pour les personnes à l'aide sociale et en recherche d'emploi, les enfants jusqu'à l'âge de 12 ans) doit être envisagée. Les transports collectifs doivent être perçus comme un bien public, au même titre que la santé ou l'éducation, pour lequel l'utilisateur ne peut à lui seul en faire les frais. En conséquence, nous croyons que le Plan de mobilité durable aurait dû recommander au RTC d'étudier la question du coût d'utilisation des transports collectifs comme élément d'attractivité et d'équité sociale.

À propos du plan des transports collectifs, nous constatons que le quartier Saint-Sauveur reste encore une fois le quartier oublié du centre-ville. Saint-Sauveur a toujours été mal desservi par les services de transports collectifs. Tant pour les automobiles que pour les transports collectifs, Saint-Sauveur semble toujours avoir été perçu comme un quartier de transit, un territoire à traverser. Aucun service d'autobus n'a jamais été pensé pour desservir en priorité la population du quartier, les utilisateurs et utilisatrices du réseau du RTC devant se soumettre aux passages d'autobus surpeuplés aux heures de pointe et à une fréquence tout inversement basse en dehors de celles-ci.

Dans le Plan de mobilité durable, aucune mesure visant à corriger cette situation n'a été répertoriée. Certes, le passage du tramway permettra une liaison est-ouest sur Charest, mais nous sommes loin d'un service de transport de proximité avec des stations disposées tous les 1,2 kilomètre. De même, aucune navette « écolobus » n'a, à prime abord, été envisagée pour les

déplacements intra-quartier. Certes, les navettes de quartier ne sont pas rentables, mais elles jouent un rôle social important. Les résidants et résidantes du quartier Saint-Sauveur ont droit à la mobilité et à l'accès au réseau principal constitué des Métrobus et du tramway.

En ce qui concerne le débat autour du passage du tramway sur le boulevard René-Lévesque ou sur le boulevard Charest, nous convenons que les deux tracés ont chacun leurs avantages. Or, nous embrassons les deux visions qui sont malheureusement présentées comme s'opposant. Selon nous, le tramway doit être utilisé comme moteur de développement et comme outil pour soulager l'axe le plus achalandé de Québec. Nous sommes d'avis que deux lignes de tramway devraient être construites, soit une sur le boulevard Charest et une autre sur le boulevard René-Lévesque.

De même, nous demandons que le Plan de mobilité durable recommande au RTC l'ajout immédiat d'une ligne Métrobus empruntant le parcours que suivra l'éventuelle ligne de tramway sur Charest. Il y a longtemps que les citoyens et citoyennes du quartier demandent davantage de services en transports collectifs. L'ajout de cette ligne permettrait d'atteindre à court terme une qualité de service qui, autrement, ne s'améliorerait que dans plusieurs années.

Nos recommandations :

14- *Que la question du coût d'utilisation des services de transports collectifs soit envisagée dans une perspective de justice sociale et d'attractivité et que celle-ci fasse l'objet d'une recommandation claire faite au RTC dans le Plan de mobilité durable dans une perspective d'attractivité et d'équité sociale.*
15- *Que, pour améliorer l'offre de transport collectif dans le quartier Saint-Sauveur, la possibilité d'implanter une station de tramway à l'intersection de Charest Ouest et Bayard soit étudiée.*
16- *Qu'un réseau de navettes locales soit mis en place dans le quartier Saint-Sauveur après compilation des besoins de la population.*
17- *Que la construction d'une ligne de tramway sur le boulevard Charest Ouest ne se fasse pas au détriment d'une ligne sur le boulevard René-Lévesque puisque ces deux projets de lignes permettront d'atteindre des objectifs différents mais complémentaires.*
18- *Que le Plan de mobilité durable recommande l'ajout, à court terme, d'une ligne Métrobus sur le tracé du futur tramway sur le boulevard Charest Ouest.*

Circulation de transit

Une large part de la circulation présente dans le quartier Saint-Sauveur en est une de transit. Les conséquences d'une circulation de transit importante sont nombreuses sur la santé publique : davantage de piétons blessés, stress dû au bruit et à la pollution[14]. Ce n'est pas simplement en faisant la promotion de mode de transports alternatifs que nous arriverons à freiner la circulation de transit, mais en décourageant l'utilisation de l'automobile au centre-ville. Selon le CCCQSS, une grande partie de la solution se trouve dans l'adoption d'un nouveau plan de circulation du

[14] Le transport urbain, une question de santé, Agence de la santé et des services sociaux de Montréal, rapport annuel 2006

quartier[15], élaboré de concert avec les résidants et résidantes, qui s'inscrira dans le Plan de mobilité durable.

Dans le même sens, nous questionnons la présence d'automobilistes qui, ayant à faire en haute-ville (travail, événements, etc.) utilisent les rues de Saint-Sauveur, côté sud, comme un vaste stationnement. Cette situation augmente sensiblement le transit dans le quartier et nous aimerions que la Ville de Québec y porte une attention particulière.

Notre recommandation :

> *19- Que la Ville de Québec élabore, avec la population du quartier, un nouveau Plan de circulation dans le quartier Saint-Sauveur qui s'inscrira dans le cadre du Plan de mobilité durable.*

Accessibilité universelle

Le plan de mobilité durable ne parle que très peu de l'accessibilité universelle. Cet enjeu ne peut, à notre avis, se résumer qu'à donner, aux personnes en fauteuil roulant, accès aux autobus. Nous l'avons dit précédemment, la mobilité durable est intimement liée à la qualité de l'aménagement urbain. Celui-ci doit en effet être pensé pour s'assurer que tous et toutes peuvent se déplacer partout, sans avoir à déterminer préalablement leur chemin en fonction de la dangerosité ou des obstacles à franchir. Le principe d'accessibilité universelle doit guider tout nouvel aménagement et toute modification apportée à un aménagement existant.

Nos recommandations :

> *20- Que tout service de transport collectif soit prévu suivant le principe d'accessibilité universelle.*
> *21- Que tout aménagement ou toute modification apportée à un aménagement urbain existant soit pensé en fonction du principe d'accessibilité universelle.*

Transport de marchandises

Le transport des marchandises est pour beaucoup dans les nuisances dans nos quartiers : bruit, pollution, usure prématurée des infrastructures. Cependant, si le Plan de mobilité durable met effectivement en lumière ces problèmes, bien peu de solutions y sont apportées. Sans nous présenter comme des experts sur le sujet, nous sommes d'avis que le groupe de travail aurait dû se pencher sur des solutions telles :

[15] Plan directeur, quartier Saint-Sauveur, plan d'action 2005, p. 24, et tel qu'adopté le 26 janvier 2010 par le Conseil de quartier de Saint-Sauveur : « SUR PROPOSITION DE MME MICHELINE PARADIS DÛMENT APPUYÉE PAR M. GEORGES DUCHARME, IL EST RÉSOLU que le conseil de quartier demande à la conseillère municipale du district Saint-Sauveur, Mme Geneviève Hamelin, d'obtenir de la Ville les budgets nécessaires pour la réalisation du plan de circulation de Saint-Sauveur, tel que défini à l'article 4.1.1 du plan directeur de quartier. Adopté à l'unanimité. »

- les normes de gabarit pour les camions de livraison;
- limiter les heures de livraisons sur les artères commerciales;
- inciter l'utilisation de camions à moteur électrique à l'intérieur des limites de la Ville.

Notre recommandation :

22- Que le Plan de mobilité durable propose des solutions ayant plus de mordant sur la question du transport des marchandises, principalement dans les quartiers résidentiels.

Conclusion

Le Comité des citoyens et citoyennes du quartier Saint-Sauveur a, depuis plus de 40 ans, collaboré avec la Ville de Québec au niveau de la qualité de vie dans le quartier, de l'urbanisme, des espaces verts, du coût et de la qualité des logements et de l'aménagement urbain.

C'est donc dans ce même esprit de collaboration que nous sommes prêts à travailler avec la Ville de Québec, entre autres avec un comité de suivi, sur l'élaboration et la mise en œuvre du Plan de mobilité durable.

Les recommandations du CCCQSS

Participation citoyenne

Que la Ville de Québec :

1- *travaille de concert avec les organismes de quartier et la société civile travaillant sur les questions de mobilité durable dans la mise en œuvre du Plan de mobilité durable;*
2- *prévoie également la création de comités de suivis, sur une base régionale et de quartier, pour suivre l'évolution de ce dossier; que ces comités de suivi soient composés d'élu-e-s et de représentant-e-s des groupes de citoyens et citoyennes, des gens d'affaires, des organismes travaillant sur les enjeux des transports et de l'urbanisme, etc;*
3- *mette en place un processus de concertation dans chaque quartier (assemblées publiques, sondages, etc.) visant à déterminer les besoins réels des citoyens et citoyennes;*
4- *appuie et accompagne les initiatives locales.*

Mixités (sociale, fonctionnelle et culturelle) et vocation du quartier Saint-Sauveur

5- *préserver la triple mixité (sociale, fonctionnelle et culturelle) du quartier Saint-Sauveur en :*
   a. *s'assurant de la construction d'un nombre suffisant de logements sociaux dans le quartier pour freiner l'embourgeoisement;*
   b. *conservant les emplois non qualifiés que l'on trouve dans le parc industriel Saint-Malo;*
   c. *attribuant une vocation multiculturelle au quartier Saint-Sauveur en y implantant la future Maison Interculturelle de Québec.*

Logement et embourgeoisement du quartier

6- *Que la Ville de Québec s'assure que le passage du tramway sur le boulevard n'entraîne pas un embourgeoisement du quartier Saint-Sauveur en :*
   a. *favorisant la construction de nouveaux logements sociaux en quantité suffisante, c'est-à-dire 55 nouveaux logements sociaux par année[16];*
   b. *« construisant à l'échelle humaine », c'est-à-dire en s'assurant que le gabarit des ensembles résidentiels projetés correspond aux types d'habitation que recherchent les futurs résidants et résidantes du quartier (personnes seules, familles);*
   c. *imposant que tout développement résidentiel le long de l'axe Charest soit soumis à un zonage d'inclusion qui exige 30% de logements sociaux.*

[16] Estimation faite en regard de la demande provinciale du FRAPRU de financer 50 000 logements sociaux par an et basée sur la proportion de ménages du quartier consacrant plus de 50% de leurs revenus pour se loger.

7- *Que le Plan de mobilité durable recommande, plutôt que d'autoriser et d'inviter, l'aménagement ou la transformation de maisons unifamiliales en immeubles intergénérationnels.*

Les aménagements urbains

Que la Ville de Québec et son Service d'urbanisme :

8- *prévoient des aménagements urbains de grande qualité et ce, sans égard aux secteurs ou quartiers visés;*
9- *repensent la rue pour accueillir et protéger, dans l'ordre, les piétons, les cyclistes, les transports collectifs et les voitures;*
10- *soutiennent les initiatives locales visant à aménager des rues piétonnes ou partagées;*
11- *favorisent le démarquage des principales entrées du quartier Saint-Sauveur (intersections Charest Ouest / Langelier, Marie-de-l'Incarnation / Charest Ouest et Marie-de-l'Incarnation / Saint-Vallier Ouest) en tant que pôles de développement et définissent leur rayonnement (résidentiel, institutionnel, commercial, patrimonial), tel que défini dans le Plan directeur de quartier de Saint-Sauveur;*
12- *développent la notion de centre de quartier et utilisent le quartier Saint-Sauveur comme projet pilote à ce niveau.*

Transports actifs

13- *Que le Plan directeur du réseau cyclable, proposé dans sa version finale en juin 2008, soit adopté et mis en action le plus rapidement possible; que la mise en œuvre de ce Plan fasse l'objet d'une constante discussion avec les populations concernées.*

Transports collectifs

14- *Que la question du coût d'utilisation des services de transports collectifs soit envisagée dans une perspective de justice sociale et d'attractivité et que celle-ci fasse l'objet d'une recommandation claire faite au RTC dans le Plan de mobilité durable dans une perspective d'attractivité et d'équité sociale.*
15- *Que, pour améliorer l'offre de transport collectif dans le quartier Saint-Sauveur, la possibilité d'implanter une station de tramway à l'intersection de Charest Ouest et Bayard soit étudiée.*
16- *Qu'un réseau de navettes locales soit mis en place dans le quartier Saint-Sauveur après compilation des besoins de la population.*
17- *Que la construction d'une ligne de tramway sur le boulevard Charest Ouest ne se fasse pas au détriment d'une ligne sur le boulevard René-Lévesque puisque ces deux projets de lignes permettront d'atteindre des objectifs différents mais complémentaires.*

18- *Que le Plan de mobilité durable recommande l'ajout, à court terme, d'une ligne Métrobus sur le tracé du futur tramway sur le boulevard Charest Ouest.*

Circulation de transit

19- *Que la Ville de Québec élabore, avec la population du quartier, un nouveau Plan de circulation dans le quartier Saint-Sauveur qui s'inscrira dans le cadre du Plan de mobilité durable.*

Accessibilité universelle

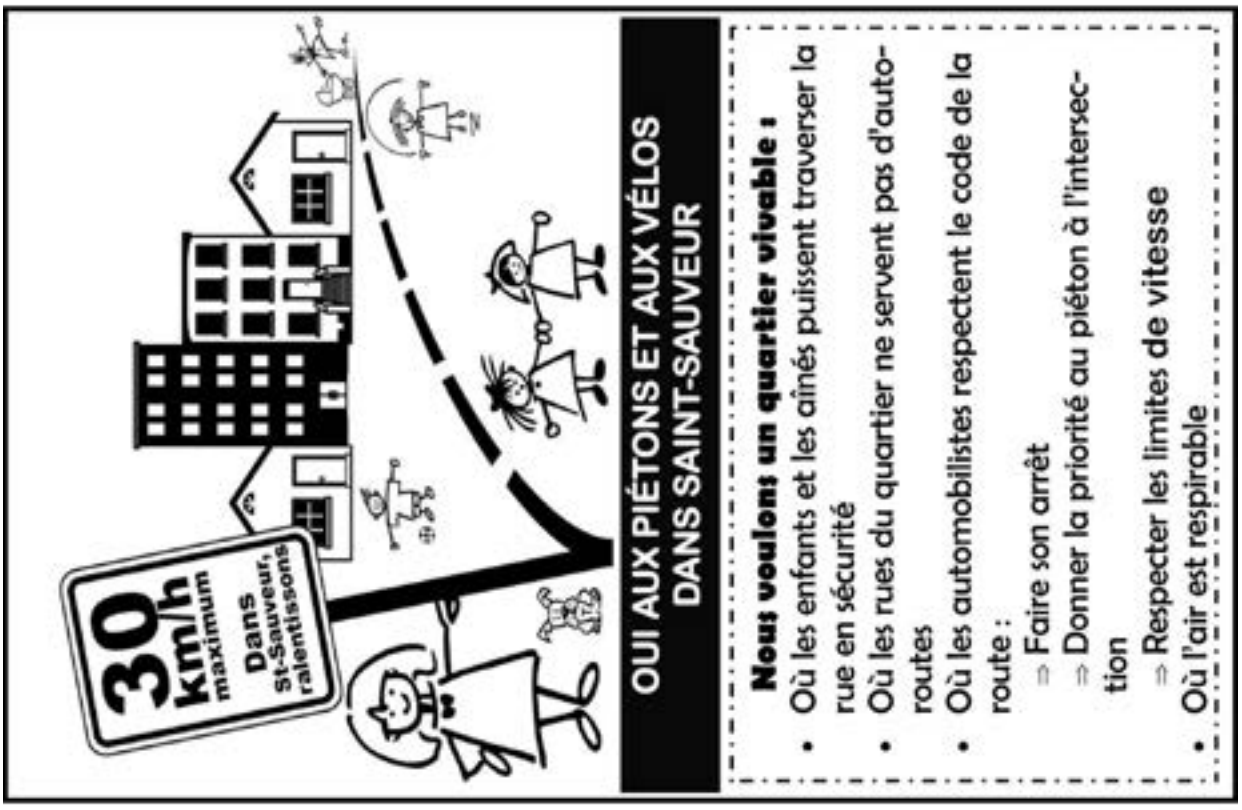
20- *Que tout service de transport collectif soit prévu suivant le principe d'accessibilité universelle.*
21- *Que tout aménagement ou toute modification apportée à un aménagement urbain existant soit pensé en fonction du principe d'accessibilité universelle.*

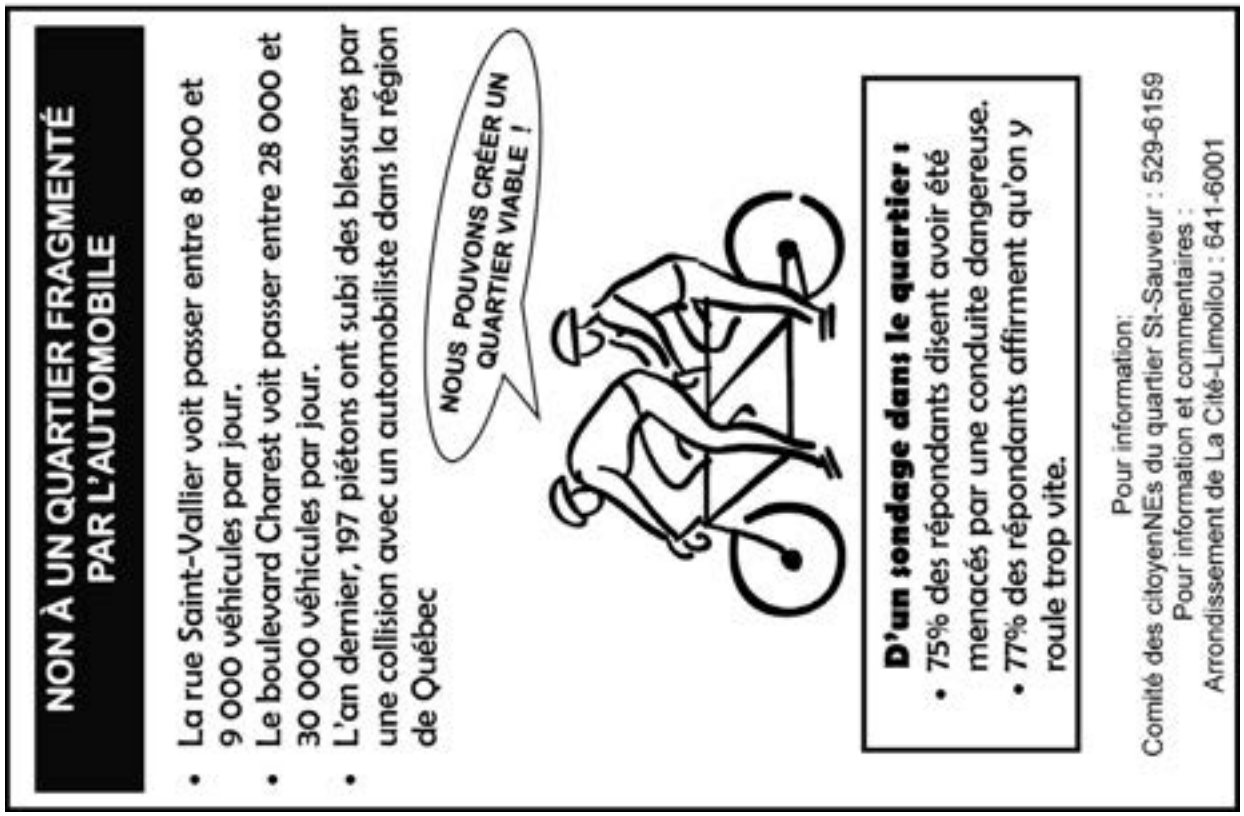
Transport de marchandises

22- *Que le Plan de mobilité durable propose des solutions ayant plus de mordant sur la question du transport des marchandises, principalement dans les quartiers résidentiels.*

Annexe 1

Tract réalisé par notre comité de travail sur la circulation pour une récente campagne





Consultations publiques sur le

Plan de mobilité durable de la Ville de Québec

Mémoire présenté par le Comité populaire Saint-Jean-Baptiste

Québec, le 30 septembre 2010

Présentation du Comité populaire Saint-Jean-Baptiste

Le Comité populaire Saint-Jean-Baptiste est un comité de citoyens et de citoyennes actif depuis 1976 dans le Faubourg Saint-Jean-Baptiste à Québec. L'organisme est issu de la résistance des résidents et les résidentes de la rue Saint-Gabriel qui voyaient leur milieu de vie menacé de démolition pour faire place à une autoroute.

Les citoyens et les citoyennes ont mis un frein aux projets de « modernisation » de la Ville de Québec en y opposant la rénovation de leurs vieilles maisons grâce à des coopératives d'habitation à échelle humaine, l'aménagement de petits parcs et des ressources communautaires. L'action du Comité s'est rapidement étendue à l'ensemble du quartier après ces premières victoires dans le « haut » du faubourg. C'est entre autres à cette action que l'on doit la majorité des logements sociaux du quartier (de la coopérative Saint-Gabriel à la coopérative l'Escalier en passant par la présence de Lauberivière dans l'ancien presbytère), de nombreux parcs (du parc Scott au parc-école), plusieurs services de proximité (de l'Intermarché au comptoir postal) et bon nombre de ressources communautaires (du Vestiaire du Faubourg au Centre-Famille Haute-Ville). Le Comité populaire a toujours été là pour défendre le caractère résidentiel et populaire du quartier Saint-Jean-Baptiste.

Encore aujourd'hui, le Comité populaire reste fidèle à sa mission première : défendre les droits sociaux, économiques, politiques et culturels des résidents et des résidentes du quartier Saint-Jean-Baptiste.

1. Introduction

Les enjeux liés au transport et à la mobilité ont pris une importance considérable dans le travail du Comité populaire au cours des dernières années. Qu'il s'agisse des problèmes de circulation de transit sur les rues résidentielles, de la disponibilité des stationnements, de la sécurité des piétons ou de l'accessibilité au transport en commun, le Comité populaire intervient de plus en plus sur ces questions à la demande des résidents et des résidentes du quartier.

Au fil des ans, quelques mesures ont permis solutionner partiellement ces problèmes. On voit aujourd'hui que c'est insuffisant : l'heure est venue de résoudre les causes structurelles. En ce sens, nous saluons l'initiative de la Ville de Québec visant à trouver des solutions durables au cul-de-sac dans lequel nous plonge notre dépendance à l'automobile. Nous estimons qu'il faut changer en profondeur nos façons de nous déplacer dans la ville. Tout en appuyant la démarche entreprise par le groupe de travail sur la mobilité durable, nous souhaitons faire part de nos recommandations par rapport au document présenté dans le cadre de ces consultations publiques afin que le plan qui sera adopté réponde davantage aux préoccupations des citoyens et des citoyennes de Saint-Jean-Baptiste.

2. Portrait des déplacements des résidents et des résidentes du quartier

Le quartier Saint-Jean-Baptiste est particulièrement concerné par le plan de mobilité durable, tant au niveau du transport actif (piétons et vélos), individuel (axes de circulation stratégique) que collectif (implantation du tramway). Au-delà de l'aspect transport et des projets connexes, la question du développement résidentiel doit également être prise en compte. Pour mieux comprendre notre démarche, il convient de tracer d'abord un portrait des dynamiques locales au niveau des habitudes de transport.

2.1 Localisation du quartier

En tant que quartier historique de la ville de Québec, Saint-Jean-Baptiste occupe une place centrale dans le plan de mobilité durable. Cette carte permet d'identifier les limites du quartier et le replace par rapport aux pôles et axes structurants, ainsi qu'aux grandes dynamiques de transport.

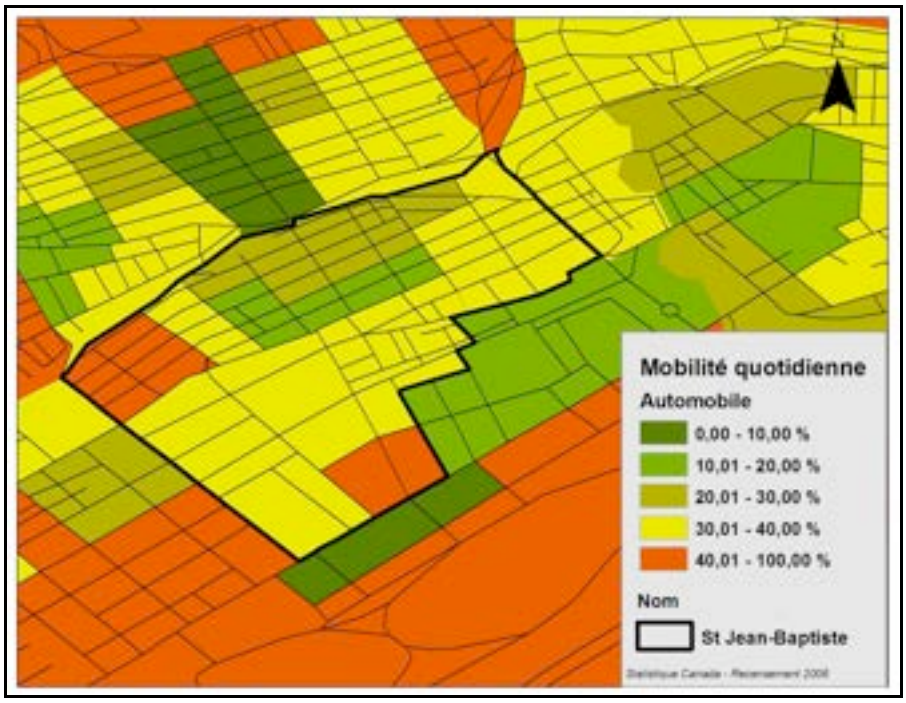


2.2 Mobilité dans le quartier

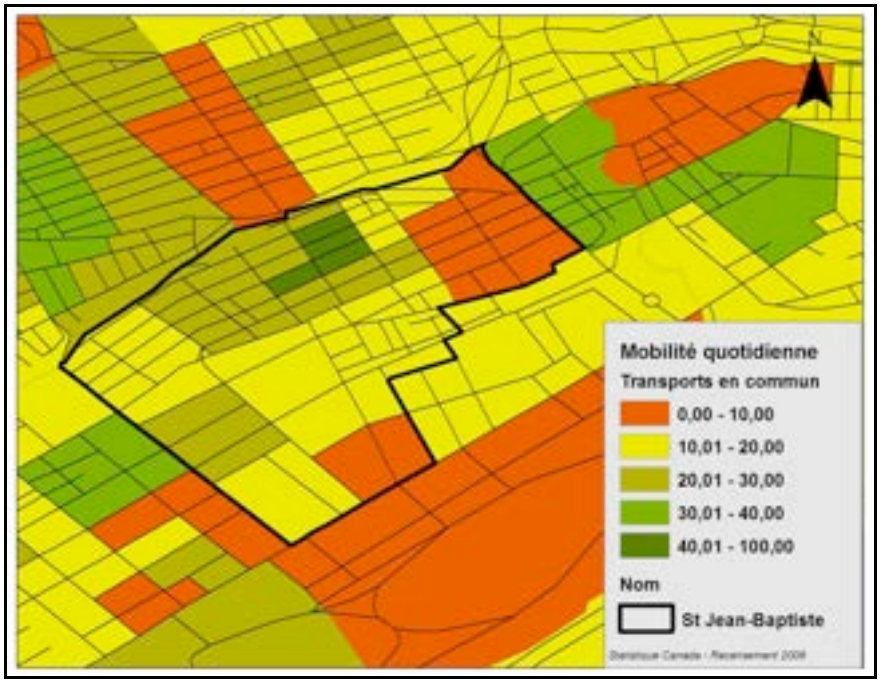
Selon la dernière enquête « Origines et destinations » de 2006, la part de chaque mode de transport pour la ville de Québec est la suivante :

- 68 % pour l'automobile
- 13 % pour les transports en commun
- 13 % pour le transport actif
- 6 % autres

Comme on peut le voir sur ces cartes, ces proportions ne sont pas du tout les mêmes dans le quartier Saint-Jean-Baptiste. On constate ici une faible utilisation de l'automobile (bien inférieure à la moyenne).



En ce qui concerne l'utilisation des transports en commun, on constate qu'elle est assez bien développée mais reste à consolider.



Enfin, on constate une forte proportion d'usage des transports actifs.



3. Nos recommandations

3.1 Les cibles

Nous souscrivons aux cibles identifiées par le comité sur la mobilité durable dans son document soumis à la consultation. Mais pour arriver à ces résultats, nous sommes d'avis qu'il faut aller au delà de ce qui est proposé en terme d'infrastructures pour le transport collectif et actif, et de prendre des mesures plus audacieuses pour limiter la présence de l'automobile et encourager l'utilisation des autres modes de transport.

3.2 L'urbanisation

Nous souscrivons à l'objectif de densifier en douceur les secteurs où le développement immobilier est projeté au cours des 20 prochaines années. Nous croyons qu'il faut freiner l'étalement urbain en permettant aux résidents d'avoir accès à un système de transport en commun efficace et rapide pour leurs déplacements quotidiens. Mais pour être conséquent, les acteurs en présence doivent cesser de prioriser l'automobile au détriment des autres modes de transport lorsque vient le temps d'allouer des ressources budgétaires ou de réfléchir à l'aménagement du territoire. On ne peut dire une chose et faire son contraire. C'est pourtant ce à quoi nous assistons actuellement, alors que se poursuit le développement résidentiel dans la couronne nord de Québec.

3.2.1 La place du logement social

Nous croyons que la Ville de Québec doit s'assurer que les nouveaux développements projetés à la Pointe-aux-lièvres, dans le secteur d'Estimauville et dans le quartier Saint-Sauveur contiennent un minimum de 30% de logements sociaux sous forme de coopératives d'habitation, d'OBNL ou de HLM afin de répondre aux besoins des locataires. Au centre-ville, nous pensons qu'il faut également poursuivre les efforts entrepris et prioriser la construction de logements sociaux sur les rares terrains encore disponibles. Pour y arriver, la Ville de Québec doit procéder à l'acquisition d'espaces vacants et les placer dans sa réserve foncière, afin d'éviter que le marché privé ne dicte à lui seul l'aménagement de notre communauté.

3.3 Le transport collectif

3.3.1 Le tramway

Le Comité populaire Saint-Jean-Baptiste appuie la mise sur pied d'un réseau de tramway. Toutefois, nous souhaitons une révision en profondeur du tracé proposé. En effet, nous pensons que s'impose le passage d'une ligne de tramway sur le boulevard René-Lévesque dans l'axe Sainte-Foy-colline Parlementaire. On permettrait ainsi à des milliers de travailleurs, de travailleuses, d'étudiants et d'étudiantes de se déplacer efficacement, de façon plus écologique, désengorgeant ainsi le boulevard Laurier et le secteur de la colline Parlementaire. À cet effet, nous recommandons que la ligne s'arrêtant au Grand Théâtre poursuive son trajet sur le boulevard René-Lévesque pour se rendre jusqu'à Sainte-Foy, complétant une boucle avec le tracé proposé sur le boulevard Charest.

Afin de dégager les sommes nécessaires pour la réalisation de ce tracé en haute-ville, nous recommandons de remplacer la portion du tracé projeté sur la rive-sud par un train de banlieue qui ferait la liaison avec le secteur de Sainte-Foy / boulevard Laurier. Nous pensons qu'un train de banlieue, disponible aux heures de pointe, répondrait davantage aux problèmes qu'on tente de résoudre qu'un tramway ne pourrait le faire.

Pour être un outil efficace, le réseau de tramway doit être facilement accessible. La distance entre les arrêts doit être étudiée avec minutie. Le tramway doit également passer fréquemment, sans être alourdi inutilement par un tracé trop long ou peu utilisé. Voilà pourquoi nous jugeons qu'il est préférable de privilégier son passage en haute-ville plutôt que sur la rive-sud.

3.3.2 Un nouveau parcours écolobus

D'autre part, le Comité populaire souhaite la mise en place d'un nouveau parcours Écolobus en haute-ville, qui ferait le lien entre la rue Cartier et la rue Saint-Jean (jusqu'à l'Hôtel de Ville), le Centre Lucien-Borne et le boulevard René-Lévesque. Un tel service de proximité permettrait aux résidents et aux résidentes (plus particulièrement aux

familles et aux personnes à mobilité réduite) d'effectuer des déplacements plus facilement à l'intérieur de leur quartier.

3.4 Le réseau routier

La présence massive d'espaces à bureaux dans le secteur de la colline Parlementaire entraîne des problèmes de congestion automobile, tout particulièrement aux heures de pointe dans l'axe de l'avenue Honoré-Mercier et du boulevard René-Lévesque. Ce phénomène a un impact négatif sur la qualité de vie des résidents et des résidentes de Saint-Jean-Baptiste. Si ces derniers utilisent très peu la voiture dans leurs déplacements quotidiens, le transit automobile est devenu un problème majeur dans le quartier, tout particulièrement sur la rue d'Aiguillon. Une étude réalisée par des parents de l'école Saint-Jean-Baptiste en 2009 révèle que 400 véhicules passent en moyenne aux heures de pointes à l'intersection de la rue d'Aiguillon et de la rue Deligny.

Nous sommes d'avis qu'il faut interdire le virage à droite aux automobiles sur les rues Richelieu et d'Aiguillon aux heures de pointes à partir de l'avenue Honoré-Mercier. C'est un moyen efficace et peu coûteux d'assurer une certaine quiétude et une meilleure sécurité aux piétons dans la partie nord du quartier Saint-Jean-Baptiste. Cette demande fait écho à celles des citoyens et des citoyennes regroupé-e-s au sein d'Action d'Aiguillon, qui réclament un tel changement depuis plusieurs années.

3.5 Le transport actif

3.5.1 Piste cyclable sur René-Lévesque

Le Comité populaire appuie fermement l'aménagement d'une piste cyclable sur le boulevard René-Lévesque. Mais pour qu'elle soit utile et efficace pour les résidents et les résidentes du quartier, de même que pour les personnes qui se déplacent vers le centre-ville pour étudier ou travailler, cette piste cyclable doit impérativement se rendre de l'Université Laval jusqu'à la colline Parlementaire, sans détours inutiles par les rues au nord ou au sud du boulevard René-Lévesque.

3.5.2 Plus de place pour les piétons

Par ailleurs, nous recommandons que la Ville de Québec procède à l'aménagement de nouvelles « rues partagées » sur son territoire. On sait que les travaux effectués sur la rue Sainte-Claire, dans le quartier Saint-Jean-Baptiste, permettront de prioriser le déplacement des piétons dans l'axe nord-sud. Il faut multiplier les initiatives de ce genre afin de rendre plus sécuritaire et plus agréable le transport actif pour les citoyens et les citoyennes de Québec, en plus d'améliorer leur qualité de vie.

3.6 La tarification

Dans son document soumis à la consultation, le comité de travail sur la mobilité durable souligne avoir apporté une attention particulière aux « besoins des familles à revenu plus modeste et des personnes seules ». Nous sommes surpris de voir que la question de la tarification du transport en commun est absente du document soumis à la consultation. Pour les ménages à faible revenu, cet enjeu est déterminant. Le transport est un droit important qu'il convient de réaffirmer.

Afin de répondre à cet objectif, le Comité populaire Saint-Jean-Baptiste recommande l'adoption d'une politique de tarification sociale instaurant la gratuité du transport en commun pour les ménages à faible revenu. Nous recommandons également un gel des tarifs pour les autres usagers, suivi d'une diminution progressive jusqu'à la gratuité pour toutes et tous.

Dans plusieurs villes à travers le monde, la gratuité complète ou partielle des transports en commun a donné d'excellents résultats, tant au niveau économique, social que culturel. Pour financer de telles mesures, nous sommes d'avis qu'il faut montrer aux automobilistes et aux entreprises les vrais coûts du transport routier en refilant directement à ses utilisateurs une partie de la facture liée à l'entretien et à la réfection du réseau, de même qu'en augmentant le coût du stationnement au centre-ville (à l'exception des vignettes pour les résidents). La Ville de Québec doit également se prévaloir de la taxe spéciale sur le carburant annoncée dans le dernier budget provincial et réinvestir ces sommes dans son système de transport en commun.

Si l'on veut atteindre les cibles de fréquentation citées dans le document soumis à la consultation, il faut se donner les moyens nécessaires d'y arriver. Pour le Comité populaire, cela passe par la gratuité.

4. En conclusion

Le plan de mobilité durable, tout en offrant une vision structurante de l'avenir de l'agglomération urbaine de Québec, reste une première étape dans l'élaboration d'un plan de transport plus complet. Nous souhaitons que la Ville de Québec poursuive la démarche amorcée en impliquant encore davantage les citoyennes et les citoyens à toutes les étapes du processus. Ainsi seulement les nouvelles infrastructures et services qui seront offerts répondront aux besoins des résidents et des résidentes de Québec.

Comité populaire Saint-Jean-Baptiste
780 rue Sainte-Claire, Québec, G1R 5B9
Tél.: 418-522-0454 | Télec.: 418-522-0959
compop@qc.aira.com | www.compop.net

Comité provincial de concertation et de développement de l'industrie du taxi inc.

C.P.C.D.I.T.

Plan de mobilité durable

«Pour vivre et se déplacer»
Ville de Québec

Mémoire

Septembre 2010

Le Comité Provincial de Concertation et de Développement de l'Industrie du Taxi Inc.

2631, boul. Versant Nord, Québec, QC. G1V 1A3
Téléphone : 418-651-2400, Télécopieur : 418-651-2410
courriel : taximaitre@qc.aira.com

Comité provincial de concertation et de développement de l'industrie du taxi

C.P.C.D.I.T.

Aux membres du Groupe de travail sur la mobilité durable,

Le COMITÉ PROVINCIAL DE CONCERTATION ET DE DÉVELOPPEMENT DE L'INDUSTRIE DU TAXI (*Le Comité*) a un historique de consultation bien connu à travers l'industrie du taxi au Québec.

Depuis sa fondation en 1995, le *Comité* s'est penché sur de forts nombreux dossiers pouvant influencer la qualité du service à la clientèle autant que ceux qui consistent à améliorer la qualité de vie des artisans qui sont regroupés sous la bannière des différentes associations de services du Québec.

Avec le temps, le *COMITÉ* a su regrouper, sur une base volontaire, plus de 70 associations de services de taxi, totalisant plus de 7000 voitures, de toutes tailles et de partout au Québec.

Pour le territoire de la Ville de Québec, le Comité représente la quasi-totalité des intermédiaires en services de transport par taxi soit : association coopérative des taxis Québec, Taxis COOP Beauport, Taxi COOP Charlesbourg, Taxi COOP Val Bélair, Taxi COOP Québec 525-5191 et Taxi Sainte-Foy/Sillery association coopérative, plus de 85% des permis de taxis en opération.

Suite au dépôt du document de consultation le *Comité* a décidé d'intervenir au nom de ses membres suite à une consultation tenue récemment sur le sujet de la mobilité des personnes qui est au centre de nos activités quotidiennes.

La consultation en matière réglementaire constitue un dossier presque quotidien pour la permanence du *Comité*. Qu'il s'agisse de taille des voitures, de l'âge à l'immatriculation, des responsabilités des intermédiaires, de la réalité économique des propriétaires et des chauffeurs de taxi, toutes ces préoccupations vécues par les acteurs de l'industrie du taxi sont rapportées au *Comité* pour tenter de trouver des alternatives et des solutions à ces problématiques.

C'est pour ces raisons que le *Comité* présente aux membres du Groupe de travail le présent mémoire dans l'espoir que notre intervention saura contribuer à faire avancer les discussions sur les points de réflexion qui nous ont été présentés.

Daniel Bouchard, Dg.

FAIRE AUTREMENT, pour mieux vivre et se déplacer!

D'emblée, le Comité souligne aux distingués membres du Groupe de travail que nos interventions seront assez concises afin de laisser place à une saine et respectueuse discussion entre les autorités et les acteurs de l'industrie du taxi.

Nous nous concentrerons donc sur les points aspects qui touchent plus directement l'industrie du taxi de QUÉBEC tout en soulignant qu'en tant que transporteurs de première ligne, les taxis sont et seront toujours omniprésents dans le quotidien des usagers de la route peu importe leur motivation à sillonner le réseau routier.

La particularité du travail des intermédiaires en transport par taxi et de ses membres vient du fait qu'ils sont en opération sans relâche. À toute heure du jour ou de la nuit, pas de congé férié ni de vacances, ils sont toujours là pour assurer la répartition des appels des clients aux taxis qui œuvrent sous leur bannière.

Il n'est donc pas surprenant que le *Comité* tienne à vous faire connaître les positions et les propositions touchant la mobilité durable sur le vaste territoire de la Ville de Québec.

Les membres,

Comité Provincial de Concertation et de Développement
De l'Industrie du Taxi Inc.

5.3.1 Se déplacer autrement – multiplier le choix des modes de déplacement

Parmi les quatre composantes recommandées [14] , l'industrie du taxi peut offrir de nombreux services tant sur le réseau 15/30 que sur le réseau de proximité.

En effet, hors des heures de grand achalandage, le taxi peut suppléer au transport par autobus tout en offrant les mêmes caractéristiques de déplacements que celui-ci. Même trajet, même horaire, mêmes titres… Un véhicule plus petit, moins polluant et qui ne requière AUCUN frais lorsqu'il n'est pas en opération.

De surplus, les avantages de notre flexibilité s'accroissent de façon exponentielle pour le réseau de proximité. Nous pouvons être à 10 endroits différents sur un territoire donné pour faire du rabattement sur une ligne desservie par un autobus. Il faut cependant se positionner honnêtement sur l'efficacité de chacun des modes de transport actuels. Sont-ils optimales ou sont-ils le fruit d'habitudes de gestion ou de conventions collectives ou autre?

Réviser, analyser et actualiser les modes de transport utilisés présentement, voilà un défi de taille mais combien économique et efficace en bout de piste!

5.3.7 Le taxi

Depuis fort longtemps les questions du nombre de taxis, de leur répartition sur le territoire, de leur manque de disponibilité ou de leur surnombre alimente les «grands talents» de toutes confessionalité.

Toutes les raisons sont bonnes, semble-t-il, pour demander d'augmenter le nombre de taxis, de réduire le nombre de taxis, de fusionner certains territoires, de fusionner l'ensemble des territoires, de ne pas toucher au territoire mais plutôt au fonctionnement des taxis à l'intérieur d'un territoire donné, etc.

Les bonnes idées sembles se succéder au même rythme que la mode et n'oubliant pas de revenir en arrière de temps à autre.

Il manque, à tous ces grands savants, des données globales, fiables, impartiales et éclairées afin d'avoir le juste portrait de l'industrie pour pouvoir analyser chacune des implications de l'adoption d'une orientation au contraire d'une autre.

La Commission des transports du Québec est la seule autorité à pouvoir modifier des territoires taxis ainsi qu'à déterminer le nombre maximal de permis de taxi dans un territoire donné.

La CTQ a déjà annoncée que ces deux procédures, qui nécessitent une cueillette d'information incroyable, seront entamées pour le territoire de la Ville de Québec vers l'automne 2011.

Nous sommes d'avis d'attendre les résultats de ces procédures avant de prôner pour l'une ou l'autre des options qui auraient ou qui pourraient «germer» tout dépendant des intérêts de chacun.

Une fois ce travail à terme, de vraies et saines discussions pourront alors se tenir afin, nous l'espérons, d'en venir sinon à un consensus, à tout le moins à une forte majorité d'adhérents.

5.3.8 La desserte de l'aéroport

Depuis des années, la qualité globale de service à l'aéroport est questionnée.

Encore là les «Grands talents» s'en sont donné à cœur joie. Quand ce n'est pas pour la taille des véhicules, la disponibilité, l'éthique des chauffeurs ou encore le prix, on appui sur le bilinguisme, l'identification des voitures et/ou les paiements électroniques.

En même temps, le règlement sur le transport par taxi n'autorise que les taxis des agglomérations de Québec (A-36) et de Sainte-Foy (A-38) à prendre des clients à l'aéroport.

Du même souffle, certains groupes et/ou entreprises dénoncent qu'il n'y ait pas de «navette» ou de transport en commun entre l'aéroport et certains pôles d'activités.

QUESTION ? Pour faire autrement, avons-nous réellement besoin de transport par autobus entre l'aéroport et certains pôles d'activité?

Si oui, est-ce que ce besoin justifie les investissements considérables, même en collaboration avec le secteur privé, pour justifier l'usage d'un autobus?

QUESTION ? Est-ce que des taxis opérés avec des mini-fourgonnettes peuvent faire une partie de ce travail «collectif»?

Si oui, dans quelle proportion et est-ce que la portion non comblée justifie un autobus ou si l'utilisation de plusieurs mini-fourgonnettes taxi pourraient suffirent à la tâche?

Encore une fois, nous pensons qu'il faut s'asseoir sur des données fiables si nous voulons, collectivement, dépenser nos budgets aux bonnes places et avec les bons outils.

L'impact du taxi sur l'environnement

Nous savons tous que les activités de transports, que ce soit de marchandise ou de personnes, sont un facteur important sur la pollution.

Une vague de sympathie, très louable, se porte vers les véhicules hybrides et électriques.

Cependant, les coûts d'acquisition, d'entretien et de remplacement ne justifient toujours pas (en ce moment) l'adoption des véhicules hybrides par l'industrie du taxi.

Il existe des solutions moins coûteuses qui pourraient être envisagées et répondre aux préoccupations environnementales.

Des véhicules moins polluants utilisant un carburant tel que l'huile de diesel sont disponibles mais difficilement accessibles soit à cause du prix de base ou de l'entretien.

Aussi, certains équipements embarqués existants comme les chauffe-habitacles pourraient permettre de réduire notre production de monoxyde de carbone. Ces dispositifs permettent de conserver une température acceptable à bords d'une voiture l'hiver sans nécessiter le fonctionnement au ralenti du moteur.

Ce sont des avenues intéressantes à court terme qui pourraient être envisagées en collaboration avec les autorités.

D'autres décisions, dont certaines sont déjà en application, pourraient aider notre industrie à diminuer son impact environnemental et favoriser la fluidité de la circulation : l'utilisation systématique des voies réservées au transport en commun par les taxis y incluant des tronçons sous la responsabilité du Ministère des transports (autoroutes et échangeurs).

L'image distinctive de Québec et l'industrie du taxi

FAIRE AUTREMENT --- MAIS PENSER COMME TOUT LE MONDE?

Encore une fois l'industrie du taxi se voit la cible privilégiée pour «véhiculer» une image de marque (Branding) à laquelle nous ne sentons aucun attachement particulier, voir même un désagrément.

Les titulaires de permis de taxis à Québec sont des artisans à 99%. Leur véhicule taxi est aussi leur véhicule personnel quand ils ne sont pas en service, ils veulent donc pouvoir se déplacer «incognito» une fois le travail terminé.

L’industrie du taxi étant très profondément individualiste à la base, quels seraient les bénéfices pour l’industrie du taxi à uniformiser la couleur des voitures?

Conclusion

Il y a quelques semaines, les membres de l’industrie ont été convoqués à une rencontre avec des représentants de la Ville et du Groupe de travail sur la mobilité durable.

Sur la base d’une volonté de créer, soutenir et favoriser les échanges sur de nombreux enjeux entre la Ville et l’industrie, on nous a proposé de créer une table de concertation permanente avec les autorités.

Bien sur cette proposition est acceptée avec enthousiasme et nos attentes sont grandes face à ce défi commun. Les enjeux sont très grands pour l’industrie du taxi dans le plan sur la mobilité.

Une pression financière très importante pourrait être exercée sur les titulaires de permis de taxi quant aux nouvelles normes véhiculaires, il faut en tenir compte dans les différentes discussions et approches sur les différents enjeux car il ne faut pas oublier que ce sont eux qui traitent directement avec les clients dans le cadre des déplacements.

L’industrie du taxi assure les autorités de la Ville de Québec de son empressement à travailler à l’amélioration de l’utilisation des modes de transports.

Le Comité Provincial de Concertation et de Développement de l’Industrie du Taxi et ses membres ont été heureux de participer activement au processus de consultation sur le plan de mobilité durable proposé par le groupe de travail.

Mémoire de Communauto sur le Plan de mobilité durable de la Ville de Québec

1. Préambule

1.1. Qu'est-ce que l'autopartage

L'autopartage, ou voiture dite « libre-service », est un service de mobilité offrant à ses adhérents la flexibilité propre à l'automobile, sans la nécessité d'en être propriétaire. Ce service, qui fonctionne sur abonnement, et dont les coûts sont proportionnels à l'utilisation, complète l'offre des modes de transport actifs et collectifs en améliorant leur capacité de répondre aux besoins en mobilité des citoyens et favorise un développement urbain plus dense, diversifié, sain et durable. Pour une ville comme Québec qui souhaite non seulement attirer, mais aussi retenir les jeunes familles et les retraités sur son territoire en leur offrant une plus grande accessibilité aux biens et aux services de la vie courante, l'autopartage devient une opportunité additionnelle et plus durable d'y parvenir.

1.2. Qu'est-ce que Communauto

Communauto, le plus ancien service d'autopartage en Amérique du Nord et l'un des plus importants au monde, est une entreprise québécoise à vocation sociale, urbanistique et environnementale dont la mission est de fournir une alternative à l'achat d'une voiture dans le but d'en diminuer l'utilisation. Communauto dessert en 2010 plus de 22 000 abonnés, en mettant à leur disposition plus de 1100 véhicules en libre-service, accessibles 24 heures sur 24, 7 jours sur 7. Ces voitures, pouvant être louées pour une période d'une demi-heure, une heure, une journée ou plus longtemps, sont réparties dans près de 340 stations situées à Québec, Lévis, Gatineau, Sherbrooke, Montréal, Longueuil, Saint-Lambert, Laval, et Saint-Bruno.

2. L'impact actuel et le potentiel de l'autopartage dans la Ville de Québec

2.1. Impact actuel

Communauto compte actuellement (septembre 2010) 3570 abonnés actifs dans la région de Québec, résidant principalement dans les quartiers denses de la ville. La présence des abonnés de Communauto atteint, dans certains secteurs, un taux de pénétration des ménages supérieur à 5%. On parle même d'un taux de pénétration des ménages de près de 10% dans le secteur Saint-Jean-Baptiste.

Selon une étude menée en 2006 par la firme d'experts-conseils Tecsult[1], au Québec, chaque véhicule en autopartage se substitue en moyenne à environ 8 véhicules privés. Communauto, qui met actuellement près de 200 voitures à la disposition de ses usagers de Québec, permet donc de retirer des routes de la Capitale plus de 1600 voitures et entraine, par le fait même, une réduction des besoins en espaces de stationnement dans les quartiers saturés en termes de disponibilité d'espace et de congestion routière.

[1] **Tecsult Inc.,** 2006. *Le projet auto + bus : évaluation d'initiatives de mobilité combinée dans les villes canadiennes*, 247 p. http://www.communauto.com/abonnes/PT-CS_RapportFinal_jul06.pdf

Selon l'étude mentionnée plus haut, les usagers de l'autopartage diminuent leur nombre de kilomètres parcourus par année en voiture, en moyenne, de 38%, favorisant ainsi les modes de transport actifs et collectifs. Le précédent constat, combiné à l'utilisation de véhicules moins énergivores, représente une réduction annuelle moyenne, par adhérent, de 1,2 tonne des émissions de gaz à effet de serre (GES). Pour la région de Québec, cela signifie une réduction d'environ 4300 tonnes de CO_2 par année en 2010.

2.2. Potentiel d'avenir

Sur les 238 000 ménages recensés dans l'enquête Origine-Destination de 2001, Tecsult a évalué que 151 000 d'entre eux, soit 64%, faisaient partie du bassin de clientèle potentielle à l'autopartage. Tecsult a estimé de façon conservatrice que le potentiel à moyen terme pour la région de Québec serait d'environ 19 000 ménages susceptibles d'adhérer à l'autopartage, correspondant à 8% des ménages des secteurs considérés et à une réduction du parc automobile d'environ 10 000 véhicules.

Cette estimation est formulée en comparant les caractéristiques sociodémographiques de la population en général avec celles des usagers actuels de l'autopartage (niveau de scolarité élevé, âge moyen autour de 40 ans, revenu familial égal ou supérieur à la moyenne), mais pourrait être largement dépassée au fur et à mesure que le concept d'autopartage deviendra plus répandu et que les conditions urbanistiques de la ville en favoriseront le développement.

Le parc automobile a augmenté de plus 36 000 unités, à Québec, entre 2004 et 2009 : cela démontre le potentiel que les options de rechange à la possession automobile pourraient représenter pour intercepter une proportion la plus large possible de la croissance encore prévisible, voire d'entrainer une réduction de la taille du parc automobile.

À ce propos, Communauto développe actuellement un nouveau type de service qui pourrait élargir significativement le bassin d'utilisateurs de l'autopartage. Ce service, dénommé « PEP » (pour *Prêt-Entre-Personnes*), permettra à des propriétaires d'automobiles de partager leur voiture en la rendant disponible aux abonnés de l'autopartage, contre rémunération. Cela permettra aux propriétaires de véhicules d'améliorer l'impact environnemental et économique de la possession de leur automobile. Par ce moyen, Communauto espère à la fois réduire davantage le nombre de véhicules en circulation, optimiser l'utilisation des véhicules présents sur le territoire tout en améliorant la disponibilité de ce mode de transport.

3. **Considérations générales sur le Plan**

3.1. Communauto félicite la Ville de Québec pour son Plan de mobilité durable et encourage à la persévérance

Communauto tient à féliciter la Ville de Québec et le groupe de travail responsable du Plan de mobilité durable d'avoir pris l'initiative de proposer un plan audacieux mais réaliste. Pour Communauto, ce plan constitue une étape fondamentale afin de faire de Québec une ville plus attrayante, saine et durable.

La démarche amorcée à Québec nous remplit d'espoir. Contrairement à la situation qui prévalait, il y a moins d'une décennie, où les autorités étaient toujours en retard d'une révolution par rapport à l'opinion publique, il est clair que celles-ci ont repris, avec cette démarche, l'initiative des changements à proposer. Il est aussi maintenant de la responsabilité des citoyens de soutenir cette nouvelle attitude des administrateurs.

D'autre part, Communauto est bien au fait de la réticence que plusieurs personnes ou groupes manifestent face aux changements ou nouveautés proposés dans le Plan de la Ville de Québec. Pour cette raison, elle encourage fortement les administrateurs du futur Plan de mobilité durable à défendre leurs interventions. D'autres expériences dans le monde ont démontré que les craintes face aux types de changements proposés dans ce Plan, dans bien des cas, se résorberont lorsque les effets bénéfiques des interventions prévues se manifesteront.

3.2. Communauto se réjouit de la présence de l'autopartage, mais lui souhaiterait un rôle plus important dans le Plan de mobilité durable

Communauto constate avec satisfaction la présence de l'autopartage parmi les recommandations du Plan et tient, une fois de plus, à féliciter le groupe de travail et la Ville de Québec. La recommandation n° 34 prévue dans le Plan, et axée sur la promotion et le déploiement d'un réseau de véhicules en libre-service, démontre la connaissance que le groupe de travail a des enjeux typiques pour le développement de ce mode.

Par contre, l'autopartage dans ce Plan ne devrait pas être limité au rôle d'alternative pour les personnes ayant déjà un besoin seulement occasionnel d'une automobile. Ce mode devrait être considéré comme une option additionnelle de mobilité pour les citoyens de Québec et comme une mesure structurante afin de modifier les comportements en faveur de l'utilisation d'un cocktail de transport plus durable. En ce sens, mentionnons que déjà actuellement 75% des abonnés de l'autopartage vendent ou renoncent à l'achat d'un véhicule lors de leur adhésion à Communauto, et réduisent en moyenne leur kilométrage parcouru annuellement de 38%.

Dans une autre perspective, la disponibilité d'un système performant de véhicules en libre-service et l'adoption de celui-ci par un nombre croissant de citoyens génèrent une demande pour des quartiers denses, avec une mixité de fonctions, où les pôles d'attraction sont accessibles à pied, à vélo ou en transport en commun, et où le transport collectif est performant. Il s'agit là d'objectifs centraux pour la réalisation du Plan de mobilité durable.

Une liste plus détaillée des pistes d'interventions qui pourraient profiter d'un rôle accru de l'autopartage est présentée dans le chapitre 4.

3.3. Les recommandations du Plan les plus significatives selon Communauto

Parmi les interventions proposées par le groupe de travail sur la mobilité durable, Communauto juge de première importance les recommandations suivantes :

- améliorer l'offre de service du transport en commun, ce qui aura pour effet d'optimiser l'apport des autres modes de transport complémentaires, dont l'autopartage. Communauto est tout à fait en accord avec la première recommandation du groupe de travail visant à doubler la part modale du transport en commun. Cet objectif, en lien avec les indications de l'Union Internationale des Transporteurs Publics (UITP), dont Communauto fait partie, semble réaliste selon l'échéancier proposé. Pour y arriver, il semble essentiel de maintenir et renforcer les investissements des gouvernements dans les transports collectifs (recommandation 13). Afin de garantir un réseau de transport qui répond aux besoins des citoyens, Communauto juge essentielle l'implantation d'un réseau collectif structurant basé sur le tramway (recommandation 19);

- fixer la part modale du transport actif à 17% de l'ensemble des déplacements de l'agglomération (recommandations 2 et 38) et accélérer la mise en œuvre du Plan directeur de développement du réseau cyclable de la Ville de Québec (recommandation 37);

- réviser le Plan directeur d'aménagement et de développement de la Ville, et y introduire un mode de zonage d'accessibilité (recommandation 4); localiser des services en fonction de leur accessibilité (recommandation 5); concevoir les nouveaux quartiers de façon plus durable (recommandation 6) et avec une plus grande mixité (recommandation 7); procéder à une densification le long des grandes artères (recommandation 8) et innover dans la conception des types de résidences (recommandation 9). Communauto juge essentiel et novateur le choix de donner une importance fondamentale au thème de l'urbanisme dans le Plan;

- mettre en place les moyens de prioriser les transports collectifs, y compris l'implantation sur certains tronçons d'autoroutes, et dans d'autres catégories de routes, de voies réservées aux véhicules collectifs en général (recommandations 14 et 15);

- diffuser l'information sur les coûts réels associés à l'acquisition et l'usage d'une automobile (recommandation 33); intensifier la promotion de l'autopartage et en faciliter le déploiement (recommandation 34);

- favoriser l'intermodalité pour valoriser et rendre plus efficace un style de vie non dépendant de l'automobile (recommandation 41).

Communauto se réjouit également que le sujet du transport des marchandises ait été abordé dans le Plan de mobilité durable, compte tenu de l'augmentation fulgurante de la consommation des produits pétroliers par l'industrie du camionnage au Québec enregistrée entre 1990 et 2005, et du fait que l'industrie du transport routier des marchandises compte pour une part importante dans la production de gaz à effet de serre (GES)

4. **Considérations particulières sur le Plan**

4.1. Dans plusieurs passages du Plan, l'autopartage pourrait jouer un rôle plus important

Communauto se réjouit évidemment qu'une recommandation ait été dédiée entièrement à l'autopartage dans le Plan de mobilité durable. Par contre, elle exprime ici deux préoccupations :

- que l'autopartage dans le Plan n'ait pas seulement la fonction de satisfaire les besoins des personnes ayant déjà une utilisation limitée d'une auto mais que, tel que déjà mentionné au point 3.2, on aille plus loin et lui confère un rôle plus structurant afin d'atteindre les objectifs du Plan;

- que la recommandation concernant l'autopartage (n° 34) soit complétée par une description plus précise des divers moyens ou stratégies qui pourraient être mis en place pour contribuer à l'atteinte de l'objectif prévu à cette mesure.

Les points suivants constituent des suggestions pour répondre aux deux préoccupations précédentes :

4.1.1. Développer un système de transport collectif attrayant et performant, et favoriser un usage rationnel de l'automobile (recommandation 34)

Les besoins en déplacement des citoyens sur de moyennes distances, à des heures ou des destinations mal desservies par le transport en commun sont une des causes principales menant à l'achat d'un véhicule. Une fois que le véhicule est acquis, son utilisation risque d'entrer en compétition avec les modes de transport actifs et collectifs également pour les déplacements

pour lesquels ces derniers seraient plus appropriés. Pour cette raison, une ville qui souhaite développer un système de transport collectif attrayant et performant devrait **planifier et se donner les moyens pour déployer un réseau de véhicules en libre-service**, en fonction du potentiel des différents secteurs, au même titre que le réseau du transport en commun, celui de taxis, etc.

4.1.2. Développer des nouveaux quartiers (recommandations 6 et 62)

La présence planifiée de points de service d'autopartage devrait être prévue dès les premières étapes de conception de nouveaux quartiers. Dans l'optique d'*offrir un cadre de vie urbaine privilégiant la mixité des usages, le transport collectif et le transport actif*, Communauto est d'avis que l'**implantation systématique d'un point de service d'autopartage devrait figurer parmi les caractéristiques devant être respectées dans le développement des nouveaux quartiers** à l'intérieur des limites du territoire de la ville de Québec.

La Ville, à ce titre, devrait **encourager les promoteurs à vérifier la pertinence d'inclure dans leurs projets des espaces dédiés à l'autopartage**, au même titre que les bornes de recharge ou qu'un plan de mobilité.

4.1.3. Promotion de l'autopartage et déploiement d'un réseau de véhicules en libre-service

La promotion de l'autopartage et le déploiement d'un réseau efficace de points de service pour l'autopartage, comme mentionné à la recommandation n° 34, peuvent se concrétiser dans l'attribution d'avantages pour le service d'autopartage et dans l'expression d'une reconnaissance pour les citoyens qui font le choix de renoncer à une automobile pour utiliser l'autopartage.

Parmi les interventions possibles, en référence au Plan de mobilité durable, on peut noter les suivantes :

- **prioriser l'autopartage dans l'assignation d'espaces de stationnement** sur des terrains publics;

- donner la possibilité aux utilisateurs de l'autopartage d'utiliser les espaces de stationnement réservés aux détenteurs de **vignettes pour résidents**;

- adapter les restrictions du **stationnement sur la chaussée** pour permettre l'accroissement de l'offre de véhicules partagés au cœur des quartiers résidentiels;

- **inciter les différents ministères ou institutions publiques** (hôpitaux, CLSC, CHSLD, écoles, etc.) à réserver volontiers des espaces pour les besoins de l'autopartage;

- permettre l'utilisation de **voies réservées** aux véhicules en autopartage, tel que recommandé pour ceux en covoiturage (recommandation 15);

- inclure l'autopartage dans un **système intégré d'informations des déplacements** (recommandation 20).

4.1.4. Encourager l'utilisation des véhicules électriques (recommandation 36)

L'acquisition de véhicules électriques par les résidents des secteurs centraux des villes sera toujours limitée par la disponibilité des points de recharge à proximité des lieux de résidence. Ces derniers pourront probablement difficilement être mis en place en nombre suffisant dans les

quartiers où la typologie d'édifices qui prévaut est celle d'édifices avec plusieurs logements sans terrain de stationnement réservé.

Pour ces secteurs en particulier, l'accès à la technologie électrique pour la motorisation individuelle passe à court et moyen termes par la disponibilité d'un système de véhicules électriques en libre-service. En ce sens, Communauto a déjà annoncé un projet novateur, premier exemple de ce type en Amérique du Nord, qui consiste à intégrer dans son parc automobile des véhicules tout électriques (la *Leaf* de Nissan) à partir de 2011. Le soutien à ce projet devrait figurer de façon prioritaire dans les interventions prévues par le Plan dans la recommandation n° 34.

4.1.5. Miser sur l'intermodalité (recommandation 41)

Communauto considère comme centrale la nécessité de miser sur l'intermodalité. Aucun mode de transport actif et collectif ne peut faire compétition seul contre la flexibilité offerte par l'automobile privée. La recommandation relative à cet objectif (recommandation 41) est plutôt générale dans le Plan (« favoriser l'intermodalité pour répondre à des objectifs de développement durable »). Afin de concrétiser cette mesure, Communauto suggère que :

- une planification de la localisation de principaux nœuds intermodaux soit réalisée sur tout le territoire de la ville;

- des critères d'intermodalité soient développés afin d'orienter la planification de nouveaux projets de construction ou la requalification de secteurs urbains;

- une typologie de pôle intermodal soit développée afin de faciliter le transfert entre les différents modes.

4.1.6. Modifications éditoriales à apporter dans le Plan concernant l'autopartage

Auto-partage vs autopartage

Communauto souhaiterait porter à l'attention du groupe de travail sur le Plan de mobilité durable l'orthographe acceptée du mot *autopartage*. En effet, depuis 2005, plusieurs organisations d'autopartage et instances gouvernementales françaises ont convenu d'adopter le terme *autopartage* (écrit sans trait d'union), qui s'imposait dans les faits comme un équivalent commun pour représenter le concept de *car sharing*, jusqu'alors utilisé pour décrire un service de véhicule en temps partagé. Communauto a depuis adopté cette orthographe dans toutes ses communications et a entrepris de remplacer *auto-partage* par *autopartage*.

Substitution de 8 véhicules privés, plutôt que 7

Selon l'étude de Tecsult (2006) mentionnée au chapitre 2 du présent document, il est précisé que chaque véhicule en autopartage se substitue au net en moyenne à environ huit (8) véhicules privés, et non sept (7), tel qu'il est mentionné à la page 92 du Plan, tout juste avant la recommandation 34. Ce résultat de 8 automobiles personnelles remplacées par chaque véhicule disponible en libre-service, tient compte d'une pondération entre les usagers qui se sont départis d'un véhicule et ceux qui ont renoncé à un achat.

4.2. Autres considérations n'ayant pas de référence directe à l'autopartage

4.2.1. Dans plusieurs recommandations, on semble sous-estimer le rôle de la marche parmi les solutions pour une mobilité durable. À titre d'exemple (recommandation 5) la nécessité de localiser les nouveaux services de garde, non seulement à proximité d'une desserte de transport collectif, mais aussi de façon à garantir une accessibilité piétonne efficace pour la plus grande partie de la population possible. L'aménagement de parcours piétonniers agréables et directs, 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, devrait être priorisé dans plusieurs interventions du Plan.

4.2.2. La réorganisation du réseau de transport selon quatre composantes (recommandation 14), la création de parcours réservés au transport en commun et la favorisation de l'intermodalité devraient être accompagnées d'une réflexion sur la synchronisation des passages des lignes prioritaires du transport collectif, sur l'information et la communication relative. L'expérience individuelle de l'utilisation du transport en commun peut être fortement affectée par la rupture de charge dans le passage d'une ligne à l'autre, de façon à rendre vains tous les avantages obtenus avec une augmentation de la rapidité des parcours. Pour cette raison, les interventions de coordination des lignes de transport sont parmi les mesures mises en place avec le plus de succès dans les dernières décennies par les compagnies de transport, surtout dans les pays germanophones de l'Europe.

Québec, 29 septembre 2010.

Pour contact et information
Marco Viviani
Directeur, Développement et relations publiques
++1-514-499-8099
mviviani@communauto.ca



Mémoire pour les consultations publiques
sur le plan de mobilité durable de la Ville de Québec

Le laissez-passer universel d'autobus à l'Université Laval

Présenté au comité de mobilité durable de la Ville de Québec
lors des audiences publiques sur le Plan de mobilité durable
le 29 septembre 2010

AELÉS
Association des étudiantes et des étudiants de Laval inscrits aux études supérieures inc.

CADEUL

Mémoire pour les consultations publiques
sur le plan de mobilité durable pour la Ville de Québec

Le laissez-passer universel d'autobus à l'Université Laval

Présenté à la Ville de Québec lors des audiences publiques
sur le Plan de mobilité durable
le 29 septembre 2010

Table des matières

Introduction 4

Historique du projet 4

Début officiel du projet à Laval : 2005 5
L'Abonne-Bus Étudiant et le laissez-passer trimestriel 5
Référendum 5
Nouvelle offre du RTC 6

Retombées pour les partenaires 6

Communauté 6

La réduction de la densité de la circulation 7
Un service accru aux citoyens 7
Diversification des pôles d'emplois étudiants 7
Augmentation de la sécurités sur les routes 8

Société de transport 8

Entrées d'argent fixes et garanties 8
Une augmentation de l'achalandage 8

Université Laval 8

Une diminution du nombre de voitures sur le campus 10
Un meilleur recrutement 10

Étudiants 10

Des coûts diminués 10
Un paiement unique 10
Intégration des étudiants étrangers 10

Environnemental 11

Impact du laissez-passer universel d'autobus sur les émissions de gaz à effet de serre (GES) 11
Rétention des usagers 12

Budget 12

Hausse des coûts d'exploitation 13

Demande de financement 13

Contribution étudiante 13
Contribution de l'Université Laval 13
Contribution des différents paliers de gouvernemental 14
Partenaires privés 14

Demandes et conclusion 14

Annexes 15

Bibliographie 15

Les lettres d'appuis

Jack Layton et Thomas Muclair, Nouveau parti démocratique du Canada 18

Accès transports viables 19

Alexandre Thériault-Marois, Comité national des jeunes du Parti Québécois 20

Ami Khadir, Québec-Solidaire 21

Fédération des étudiants et des étudiantes de l'Université de Sherbrooke 22

Jean-Luc Lavoie, forum jeunesse de la région de la Capitale-Nationale 23

Jérôme Vaillancourt, conseiller municipal du district de la Cité-Universitaire 24

Nicolas Descroix, de la Fédération des associations étudiantes
du campus de l'Université de Montréal 25

Pascal-Pierre Paillé, débuté fédéral de Louis-Hébert 26

Alexandre Turgeon, CRE-Capitale Nationale 27

Jean Nicolas Marchand, directeur des affaires régionales,
cabinet de la ministre Josée Verner 28

Parti Vert 29

Introduction

Avant de débuter, l'ÆLIÉS et la CADEUL aimeraient saluer l'initiative de la Ville de Québec au sujet de la présentation de son plan de mobilité durable. Elles reconnaissent le désir d'amélioration du réseau de transport en commun du comité de mobilité durable et c'est pour cette raison qu'elles souhaitent présenter le projet du laissez-passer universel (LPU) à ces consultations.

Dans une optique d'amélioration de la qualité de vie des étudiants de l'Université Laval, en ayant pour but l'amélioration et la décongestion du réseau de transport global de la communauté métropolitaine de la Ville de Québec, les deux associations étudiantes pan- campus de l'Université Laval, l'Association des étudiantes et des étudiants de Laval inscrits aux études supérieures (ÆLIÉS) et la Confédération des associations d'étudiants et étudiantes de l'Université Laval (CADEUL), s'unissent afin de présenter au comité sur la mobilité durable de la Ville de Québec un mémoire portant sur un projet de laissez-passer universel d'autobus pour les étudiants (ci-après désigné le LPU). Avant de commencer, il est essentiel de déterminer ce qu'est la mobilité durable. Elle « se définit comme la capacité, pour les personnes de toutes conditions, de se déplacer de façon sécuritaire, efficace et confortable ; par un grand choix de moyens intégrés dans des réseaux fluides » (Ville de Québec, 2010 : 24).

La Confédération des associations d'étudiants et étudiantes de l'Université Laval, la CADEUL, représente les 28 000 étudiants inscrits au premier cycle de l'Université Laval. Pour sa part, l'Association des étudiantes et des étudiants de Laval inscrits aux études supérieures, l'ÆLIÉS, représente l'ensemble des étudiants de 2e et 3e cycle. Ensemble, la CADEUL et l'ÆLIÉS représentent plus de 38 000 étudiants, ce qui fait d'elles le plus important regroupement jeune de la région de Québec. Leurs missions sont similaires, soit la défense et la promotion des droits et des intérêts des étudiants, notamment en matière pédagogique, culturelle, politique, sociale et économique.

Les associations étudiantes du campus de l'Université Laval se sont impliquées activement dans les consultations publiques « Vivre et se déplacer à Québec » tenues à l'été 2009. Lors de ces consultations publiques, les associations ont mis de l'avant l'idée de faire du transport en commun la priorité de la Ville de Québec. Suite à la parution, au mois de juin 2010, du Plan de mobilité durable de la Ville de Québec, la CADEUL et l'ÆLIÉS sont ravies de l'ajout d'une partie importante traitant des transports collectifs. La première cible des recommandations du groupe de travail sur la mobilité durable est de « Doubler d'ici 2030 la part modale du transport en commun, à Québec et à Lévis » (Ville de Québec, 2010 : 123).

C'est dans cette optique que la CADEUL et l'ÆLIÉS présentent au comité sur la mobilité durable de la Ville de Québec leur projet de laissez-passer universel d'autobus. Ce projet s'inscrit pleinement dans l'atteinte du premier objectif de la Ville de Québec, soit l'augmentation de la part modale du transport en commun à Québec. Depuis plusieurs années, les deux organismes travaillent à la création et à l'implantation d'un tel programme à l'Université Laval.

Le projet soumis par les associations a été développé en toute connaissance du contexte actuel de la Communauté métropolitaine de Québec. Dans une situation où il faut prévenir les problèmes de congestion routière, il est essentiel de participer à l' amélioration du service de transport collectif. En 2005, ces mêmes associations se sont lancées dans ce projet de laissez-passer universel d'autobus et en font aujourd'hui encore une de leurs priorités. Ce système fonctionne comme suit : « tous les étudiants ou membres d'une catégorie étudiante paient des frais qui leur donnent un accès illimité au transport en commun pendant toute la durée du semestre, de l'année universitaire ou de l'année civile » (Noxon Associates, 2004 : 2). Différentes démarches ont fait en sorte qu'en échange d'une cotisation semestrielle, soit jusqu'à 60$ par étudiant par session, tous les étudiants du campus inscrits à au moins un crédit bénéficient d'un accès illimité au transport en commun. Ce projet aurait aussi de nombreux avantages, tant pour la communauté universitaire que pour l'ensemble de la population de la région métropolitaine de Québec.

Le présent document se veut un arrimage du projet du LPU avec le Plan de mobilité durable présenté en juin par la Ville de Québec. Il traitera de l'historique du projet, des retombées et des avantages de celui-ci, du budget et des demandes de financement.

Historique du projet

Les projets de mise en place de laissez-passer universel de transport en commun pour les étudiants des universités au Canada sont inspirés de l'initiative des étudiants de l'Université Queen's, en 1973. Depuis ce temps, une vingtaine d'établissements d'éducation postsecondaire canadiens se sont dotés de tels programmes. Au Québec, notons que depuis 2004, l'Université de Sherbrooke offre à ses étudiants un accès gratuit au transport en commun[1]. En 2007, le Cégep de Sherbrooke a emboîté le pas à l'Université de Sherbrooke en rendant obligatoire une cotisation de 50$[2] par session par étudiant. Soulignons aussi la mise en place d'un « U-pass » à l'Université d'Ottawa en seulement 6 mois à l'automne

[1] La mise en place de l'accès au transport en commun pour les étudiants de l'Université de Sherbrooke a été couplée à une augmentation des frais institutionnels obligatoires perçus par l'Université, relativisant ainsi le caractère gratuit de cet accès. De plus, depuis l'été 2010, des frais directs sont chargés aux étudiants pour financer le projet en vertu d'une entente avec les associations étudiantes du campus.

[2] Une majoration de 5$ par session est en vigueur depuis la session d'automne 2010. (La Tribune, 2010 : 5)

2010. L'impact de la mise en place des laissez-passer universels d'autobus a été immédiat sur ces campus. En effet, à l'Université de Sherbrooke, en seulement 1 an, un étudiant sur cinq a abandonné l'usage de sa voiture au profit du transport en commun et un étudiant sur deux a modifié ses habitudes de logement, désengorgeant du même coup les quartiers limitrophes (La Tribune, 2005 : A5).

Début officiel du projet à Laval : 2005

Le projet du laissez-passer universel d'autobus (LPU) à l'Université Laval est issu d'une longue réflexion par les associations étudiantes du campus sur la mobilité des étudiants et leurs besoins en transport en commun, et est fortement inspiré par les projets développés sur les autres campus du Canada. La CADEUL et l'ÆLIÉS ont approché le Réseau de transport de la Capitale (RTC) et la Société de transport de Lévis (ST Lévis) en 2005 pour évaluer les coûts associés à l'instauration d'un laissez-passer universel d'autobus.

Tableau 1 :
Coûts estimés du projet en 2005

Société de transport		première version (en $)	version corrigée (en $)*
RTC	Revenus	3,8 M	4,4 M
	Coûts d'exploitation	3,0 M	3,2 M
ST Lévis	Revenus	0,6 M	0,6 M
	Coûts d'exploitation	0,4 M	0,4 M
Total	Revenus	4,4 M	5,0 M
	Coûts d'exploitation	3,4 M	3,6 M
	Grand total	7,8 M	8,6 M

**Le calcul de 2005 a été corrigé au niveau du prix du billet individuel ainsi qu'au niveau des coûts horaires variables et semi-fixes et des coûts variables par achat de véhicules*
Source : RTC, 2009a

Suite à la publication du premier document, *Étude de faisabilité sur la mise en place de laissez-passer universel de transport en commun pour les étudiants de l'Université Laval*, les coûts associés au projet étaient évalués à 7,8 millions de dollars, dont 4,4 millions en perte de revenus. Un erratum fut par la suite produit par le RTC et la ST Lévis afin de corriger certaines erreurs méthodologiques s'étant infiltrées dans le calcul des premiers coûts. Suite à la production de cet erratum, les chiffres qu'utiliseront le RTC et la ST Lévis pour chiffrer les coûts de la mise en place laissez-passer universel d'autobus pour les étudiants de l'Université Laval s'élèvera à 8,6 millions de dollars, dont 5 millions en perte de revenus. De ces montants, 7,6 millions de dollars devraient être versés au RTC (4,4 millions en perte de revenus) et 1 million de dollars devrait être versé à la ST Lévis (0,6 million en perte de revenus) (inspiré de RTC, 2009a).

L'Abonne-Bus Étudiant et le laissez-passer trimestriel

En 2006, le RTC faisait parvenir une lettre aux associations étudiantes leur expliquant que la fenêtre d'opportunité pour la mise en place du LPU n'était peut-être pas optimale compte tenu des négociations pour la construction du centre Métrobus. Ainsi, en 2007, la CADEUL et l'ÆLIÉS choisissaient de concentrer leurs efforts sur une mesure transitoire pour les étudiants, le laissez-passer trimestriel (LPT). En collaboration avec le RTC, la ST Lévis et les Forums Jeunesse de la région de la Capitale et de Chaudière-Appalaches, la CADEUL et l'ÆLIÉS ont offert un rabais de 12,5% sur les laissez-passer mensuels des mois de septembre à avril du RTC et de la ST Lévis en échange d'engagements de 4 ou 8 mois. La composition du rabais dépendait du programme Abonne-Bus qui garantissait un rabais de 10% aux étudiants de l'Université Laval couplé d'une subvention des Forums Jeunesses sur 3 ans, permettant d'offrir un rabais supplémentaire de 2,5% par mois[3]. Depuis l'automne 2010, seul l'Abonne-Bus est disponible pour les étudiants et les employés de l'Université Laval (RTC, 2009b).

Référendum

À l'automne 2009, les Conseils d'administration de la CADEUL et de l'ÆLIÉS autorisaient la tenue d'un référendum au sujet du laissez-passer universel d'autobus. À la question « Afin d'offrir à tous les étudiants du campus de l'Université Laval un accès illimité au transport en commun du Réseau de transport de la Capitale (RTC) et de la Société de transport de Lévis (ST Lévis), acceptez-vous de cotiser jusqu'à un montant maximal de 60$ par session, considérant que le montant de la cotisation est sujet à diminution selon la contribution des différents partenaires au projet ? » (Deschambeault-Lepage, 2009),

[3] *La subvention des Forums Jeunesses se voulait une mesure transitoire vers l'obtention d'un laissez-passer universel d'autobus.*

les étudiants du campus de l'Université Laval se sont prononcés à 75,13% en faveur. Pour la première fois, les étudiants du campus de l'Université Laval affirmaient leur volonté de contribuer monétairement au laissez-passer universel d'autobus et ce, d'une manière impressionnante.

Tableau 2 :
Résultats du référendum tenu du 5 au 8 octobre 2009

	Voix	Pourcentage
Oui	6 867	75,13%
Non	2 273	24,87%
Taux de participation	9 140	28,5%

Ces résultats ont été adoptés en Conseil d'administration le 9 octobre 2009 par les instances respectives de l'ÆLIÉS et de la CADEUL.

Source : Deschambault-Lepage, 2009.

Forts de ces résultats, les représentants étudiants des 2 associations pan-campus de l'Université Laval accélérèrent leurs pressions sur les différents acteurs devant être impliqués dans le projet. C'est ainsi qu'au mois d'octobre, la CADEUL et l'ÆLIÉS rencontraient le Conseil d'administration du RTC pour leur soumettre le projet et obtenir leur aval. À l'aube du remplacement du Conseil d'administration du RTC suite aux élections municipales de novembre 2009, celui-ci a choisi de reporter toute décision ultérieurement. Suite aux élections municipales, une rencontre a eu lieu avec Mme Line-Sylvie Perron (chef de cabinet adjointe du maire) et M. Raymond Dion (président du RTC) mais devant l'absence de l'administration universitaire à cette rencontre, les représentants du Conseil d'administration réclamèrent un engagement clair, net et chiffré de l'Université Laval pour continuer les négociations.

Nouvelle offre du RTC

Le 4 mai 2010, le RTC envoyait une lettre aux associations en vue d'offrir un rabais supplémentaire de 10% sur les passes mensuelles d'avril à septembre (toujours conditionnelles à l'engagement de 4 ou 8 mois) en échange de la souscription de 15 000 étudiants[4]. Les associations ont alors fait part de leur intérêt pour le rabais malgré la cible irréaliste du nombre d'étudiants devant adopter le transport en commun en échange du faible rabais imparti. De plus, dans la lettre, elles réitéraient leur désir de voir le laissez-passer universel d'autobus se concrétiser.

Profitant des consultations publiques sur le Plan de mobilité durable de la Ville de Québec, la CADEUL et l'ÆLIÉS remettent à l'avant-scène leur projet de laissez-passer universel pour les étudiants de l'Université Laval, réitérant du même coup leur désir de promouvoir le transport en commun au sein de la population de la Ville de Québec.

Retombées pour les partenaires

Bien que le projet soit préparé et défendu par la CADEUL et l'ÆLIÉS, il est essentiel d'avoir l'appui des divers acteurs et partenaires impliqués dans la réalisation du projet de LPU. La section suivante sert à mettre en relief ces groupes d'intérêts et les avantages qu'ils pourraient retirer en participant à la réalisation du projet.

Communauté

La mise en place d'un laissez-passer universel d'autobus représente bien plus qu'un projet étudiant puisqu'il pave la voie à une réorganisation de l'accessibilité au transport en commun. Plusieurs avantages sont présents pour la communauté, soit une réduction de la densité de la circulation automobile, un service accru aux citoyens de la communauté métropolitaine de la Ville de Québec, un coup de pouce aux entreprises ainsi qu'un accroissement de la sécurité sur les routes et les avantages en découlant au niveau de la planification urbaine.

La participation des villes de Lévis et de Québec est un élément essentiel au développement du projet de LPU. Le transport en commun relevant d'une compétence municipale (Loi sur les compétences municipales, 2010), ceci engage nécessairement leur participation. La Ville de Québec a fait le choix d'opter pour une stratégie innovante avec le Plan de mobilité durable. L'innovation représente une source de fierté pour la population de la communauté urbaine de Québec (Ville de Québec, 2010 : 27). Cette fierté a des répercutions directes sur l'image de la ville et l'attrait que celle-ci peut avoir pour des étrangers (provenant d'un autre pays ou d'une autre région du Québec et du Canada). De plus, il est intéressant de noter que le magazine canadien MoneySense publiait, en juin 2010, le top 25 du Canada's best place to live. Dans ce numéro, la ville de Lévis se classait au 10e rang, tandis que la ville de Québec occupait le 18e rang (MoneySense, 2010). Afin de conserver leurs places de choix parmi les grandes villes du Canada, Québec et Lévis se doivent de mettre en place des projets novateurs et créateurs de richesse. Le laissez-passer universel d'autobus s'inscrit dans cette lignée par une amélioration de la qualité et du service des réseaux de transport, affectant du même coup la qualité de vie des citoyens.

[4] Pour l'année 2009, 6 744 étudiants utilisaient le programme de l'Abonne-Bus (CADEUL, 2010)

La réduction de la densité de la circulation

Avec l'implantation d'un LPU, les villes de la Communauté métropolitaine de Québec verront leurs artères principales désengorgées pendant les heures de pointe en raison d'un transfert d'utilisateurs de l'automobile vers le transport en commun. Les estimations du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs suggèrent une réduction de 470 voitures par année pour les 5 premières années (Leblond 2006) mais l'expérience à l'Université de Sherbrooke a démontré que 1 automobiliste sur 5 avait opté pour le transport en commun au terme de la première année d'implantation d'un laissez-passer universel de transport en commun (Pion, 2005 : A5). L'impact de la diminution du nombre de voitures en déplacement, en plus de réduire la congestion, contribuera, à terme, à diminuer l'usure des routes, ce qui aura une incidence sur les coûts d'entretien et de réparation des routes, réduisant du même coup le fardeau financier des contribuables québécois.

Lorsque la congestion routière est évaluée, il ne faut pas oublier de garder en tête la présence de travaux publics. Depuis l'été 2009, le secteur de l'Université Laval est aux prises avec d'importants travaux, dont la reconstruction/réparation/élargissement des structures/réaménagement de l'échangeur Charest. Ces travaux s'étendront jusqu'en 2013. Ce projet représente le développement d'infrastructure routière le plus important pour la région de Québec depuis les 25 dernières années. Il implique plusieurs modifications, dont l'implantation d'une voie réservée aux autobus, l'aménagement d'un lien direct vers Charest Ouest à partir de Robert-Bourassa Sud et l'ajout d'un lien cyclable est-ouest (Versant-Nord) et nord-sud (Watt-Einstein) (Ville de Québec, 2010 : 87). Tout porte à croire que ce projet favorisera l'essor du transport collectif. En effet, il est « l'occasion pour le ministère des Transports de contribuer à l'essor du transport collectif en ajoutant une voie réservée au transport en commun sur l'autoroute Robert-Bourassa » (Transports Québec, 2009). Toutefois, il occasionnera des conséquences majeures sur la congestion et la circulation automobile dans ce secteur au cours des prochaines années. Le ministère des Transports recommandait déjà aux usagers de favoriser le covoiturage et le transport en commun afin de ne pas surcharger le secteur, avant même que les principaux travaux ne débutent. Le développement du laissez-passer universel d'autobus pour les étudiants de l'Université Laval constitue une solution concrète et durable aux problèmes de congestion qui affligeront la population dans les prochaines années. Une action à court terme est nécessaire, et c'est pourquoi cette solution est toute désignée.

Un service accru aux citoyens

Selon le Plan de mobilité durable « Pour vivre et se déplacer autrement » présenté par la Ville de Québec en juin 2009, plusieurs modifications seront faites dans les parcours d'autobus. Le but du comité sur la mobilité durable est de développer un système de transport collectif attrayant et performant. Pour y arriver, « seul un système intégré de transport en commun à l'échelle de la région offrira aux citoyens des solutions de remplacement à l'automobile pour des déplacements rapides, sécuritaires et confortables » (Ville de Québec, 2010 : 57). De plus, dans le Plan de mobilité durable de la Ville de Québec, une solution intéressante est mise de l'avant : celle de modifier la structure actuelle du RTC en quatre niveaux de services afin de répondre à un plus large éventail des besoins de la population. Ces niveaux seraient : à haut niveau de service (c'est-à-dire à passage fréquent), 15/30 (un service régulier), de proximité (des autobus de quartiers) et rapide (des autobus express) (Ibid. : 59-67). Le laissez-passer universel d'autobus permettrait d'augmenter la masse critique d'utilisateurs et donc, la pertinence d'un tel système. La CADEUL et l'ÆLIÉS saluent les différents avantages du transport en commun mis de l'avant par le comité dans le Plan de mobilité durable. Ces avantages se résument à la réduction du nombre de véhicules sur le réseau routier, la possibilité de parcourir des distances intéressantes à faible coût et à offrir une solution de rechange au fait de posséder une voiture individuelle (Ibid. : 57). Ce développement des réseaux de transport sera profitable à toute la population. En effet, la mise en place du laissez-passer universel d'autobus permettrait d'atteindre une masse critique d'utilisateurs et donc d'inciter le RTC et la ST Lévis à augmenter et à améliorer leur service, particulièrement dans les zones moins bien desservies. La mise sur pied du LPU serait la preuve d'un engagement collectif ferme en faveur du transport en commun. Un meilleur service convaincra ainsi davantage de citoyens d'opter pour le transport en commun, entraînant des investissements supplémentaires.

Dans l'augmentation de l'offre de service aux citoyens se trouve aussi l'idée des stationnements incitatifs. Ce sont des « espaces offerts gratuitement aux personnes qui y accèdent en automobile, mais utilisent le transport en commun pour le reste de leurs déplacements. [...] Ils diminuent ainsi le nombre d'automobiles circulant sur les autoroutes et artères très achalandées » (Ibid. : 71). En d'autres termes, des stationnements incitatifs permettraient, à court terme, de palier le fait que certains secteurs sont moins bien desservis par le réseau de transports en commun. Le tout sans occulter le développement du réseau de transport dans les secteurs moins bien desservis de la communauté métropolitaine de Québec.

Diversification des pôles d'emplois étudiants

Plusieurs entreprises, situées loin du campus de l'Université Laval, sont difficiles d'accès pour la main-d'œuvre étudiante. Pourtant, celle-ci représente une part importante des ressources humaines dans les secteurs de la restauration, du commerce de détail et des loisirs. Les difficultés liées au transport ne doivent pas être un obstacle au choix des emplois. Le LPU permettrait d'accroître la mobilité des étudiants en élargissant leur zone de recherche d'emploi et en accroissant leur flexibilité géographique. Pour plusieurs entreprises de la région,

notamment les centres commerciaux (Galeries de la Capitale, place Fleur de Lys, etc.) et les parcs de grandes surfaces (Gaudarville, Beauport, Lebourgneuf, etc.), l'implantation d'un tel programme ne saurait être que bénéfique puisqu'il leur serait désormais plus facile d'avoir accès à ce bassin de main-d'œuvre et à cette clientèle. Le LPU sert de vecteur économique puisqu'il facilite le déplacement des étudiants dans divers secteurs de la ville de Québec.

Aussi, l'économie réalisée par les étudiants suite à l'adoption du LPU permettrait à ceux-ci de consacrer plus d'argent pour obtenir d'autres biens et services. Étant donné la précarité du statut d'étudiant, un investissement ciblé chez eux ne fait pas sortir beaucoup d'argent du cycle économique.

Dans le cadre des consultations « Vivre et se déplacer à Québec », de nombreux participants soulignaient l'importance d'avoir une ville animée pour accroître la qualité de vie des citoyens. Dans cette perspective, il est judicieux d'encourager la mobilité des étudiants universitaire afin que ceux-ci puissent contribuer au développement de la vie culturelle et artistique de l'entièreté de la région de Québec. Trop souvent, la question du transport et de la mobilité devient un lourd handicap au développement de projets étudiants. En leur permettant d'accroître leur mobilité, on favorise leur implication dans la communauté. Le cas d'un étudiant en résidence universitaire illustre bien le phénomène de concentration des dépenses. Celui-ci n'ayant pas à se déplacer pour ses cours risque fort de ne pas sortir du campus universitaire autrement que pour faire des courses et ira conséquemment au supermarché le plus près. En offrant un laissez-passer universel de transport en commun à tous les étudiants, ceux-ci auront la chance de s'ouvrir sur le reste de la ville.

Augmentation de la sécurité sur les routes

Renforcer les habitudes d'utilisation du transport en commun permettrait de réduire les risques de conduite en état d'ébriété chez les étudiants. Avec l'accès au transport en commun illimité, plusieurs étudiants choisiraient désormais de laisser leur voiture lorsqu'il y aurait possibilité de consommation d'alcool. Leur sécurité, ainsi que celle des autres usagers de la route, en serait donc renforcée.

Rétention des usagers

Après avoir profité du libre accès au transport collectif, les étudiants risquent d'être nombreux à développer des habitudes de vie liées à l'utilisation de ce mode de transport. Que ce soit pour la différence à la baisse des coûts par rapport à la voiture, pour l'étendue des possibilités du réseau, pour la possibilité d'étudier et de lire pendant le transport ou tout simplement par conviction environnementale, ils seraient potentiellement tous de futurs utilisateurs non-étudiants qui pourraient gonfler, suite à leur passage à l'Université, la clientèle non étudiante des sociétés de transport de la communauté urbaine de Québec.

Cet effet de fidélisation de la clientèle n'est pas pris en compte dans les projections statistiques actuelles de réduction de la production de gaz à effet de serre étant donné la difficulté à établir le taux de rétention des individus ayant fait usage du transport en commun. Il s'agit d'une des nombreuses externalités positives du projet de laissez-passer universel qui se ferait sentir dans les années suivant son implantation.

Société de transport

Les sociétés de transport ne retireraient que des avantages à participer à l'instauration d'un laissez-passer universel d'autobus. Ce dernier assurerait un financement stable et garanti, tout en permettant le développement des services, l'augmentation de l'achalandage et la fidélisation de la clientèle étudiante.

Entrées d'argent fixes et garanties

La contribution des étudiants au projet serait fixée par une entente conclue entre la CADEUL, l'ÆLIÉS et les réseaux de transport à concurrence de 60$ par session, soit environ 3,8 millions selon l'effectif étudiant de l'année scolaire 2009-2010 (RTC, 2009b). Ces derniers recevraient des recettes fixes à dates prédéterminées. Ils bénéficieraient ainsi d'un revenu garanti beaucoup plus facile à administrer que la vente de laissez-passer réguliers ou mensuels. Cette constance des versements permettra de planifier plus aisément le développement du réseau de transport car une part du financement des sociétés de transport serait garantie.

Une augmentation de l'achalandage

En 2006, le gouvernement du Québec a déposé la politique québécoise du transport collectif (Ministère des transports, 2006). Celle-ci fixait l'objectif d'augmenter de 8% l'achalandage du transport en commun d'ici 2012. À cet égard, les performances du RTC ont été exceptionnelles depuis 2006 avec une augmentation, entre 2006 et 2008, de plus de 20 %. Il ne faut pas oublier de prendre en considération l'impact des festivités entourant le 400e anniversaire de la ville de Québec sur la demande de transport, particulièrement au mois de juillet 2008. Afin de pouvoir assurer la croissance de l'achalandage, il sera nécessaire de développer une stratégie misant sur d'autres aspects que la croissance naturelle ou la publicité. Le programme d'Abonne-bus constitue un pas dans la bonne direction, mais l'implantation du LPU permettrait d'assurer une progression nette de la clientèle et de la qualité des réseaux de transport. De plus, dans le Plan de mobilité durable « Pour vivre et se déplacer autrement » de la Ville de Québec, il a été dit « qu'à l'égard de l'accessibilité universelle, le groupe de travail recommande que le réseau de transport collectif soit rendu progressivement accessible dans un horizon de 20 ans » (Ville de Québec, 2010 : 80). Une façon d'augmenter l'accessibilité au réseau de transport en commun serait l'implantation d'un LPU dans la Ville de Québec.

Université Laval

La mise en place d'un laissez-passer universel d'autobus s'inscrit dans plusieurs des grandes orientations de l'Université Laval telles qu'adoptées par le Conseil d'administration en séance extraordinaire du 27 février 2008 (Université Laval, 2008a) :

« Une université ouverte, qui favorise les échanges, la coopération et la participation de ses membres aux enjeux mondiaux majeurs »

Le développement durable et la protection de l'environnement, en particulier la réduction des gaz à effet de serre, sont des enjeux d'actualité. L'Université se doit d'être innovatrice et de proposer des projets avant-gardistes qui auront un impact direct dans le futur. En se basant sur une étude du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs (MDDEP) de 2006 et selon les émissions de gaz à effet de serre produites par le transport des étudiants et du personnel (Université Laval, 2010) l'implantation du laissez-passer universel d'autobus permettrait de réduire de 8,5% par année (cumulable sur 5 ans) les émissions de GES. Ainsi, à ce jour, le laissez-passer universel d'autobus reste le seul projet concret permettant de réduire de manière significative les émissions de gaz à effet de serre causées par le transport des étudiants et du personnel (Ibid.). De plus, il est profitable pour l'administration universitaire d'entretenir de bonnes et cordiales relations avec les étudiants, ce qui est bénéfique pour le rayonnement de l'institution et son ouverture face à divers projets.

« Une université engagée dans son milieu qui, dans le respect de sa mission fondamentale, de son autonomie et de ses responsabilités, bâtit des partenariats fructueux avec toutes les composantes de la société. »

Le rôle de l'Université Laval dans le projet du laissez-passer universel d'autobus réside également dans la participation à la recherche de partenariats externes afin de financer le projet. L'Université possède plusieurs contacts dans le milieu des affaires, tels que la Chambre de commerce de Québec et le Pôle Québec Chaudière-Appalaches (Ulaval.ca, 2010) et pourrait les impliquer dans le projet de laissez-passer universel d'autobus. De plus, la communauté métropolitaine de la Ville de Québec est une composante importante de la société qui entoure l'Université Laval et il est important, selon les valeurs de celle-ci, de redonner à son milieu. Comme il a été démontré dans la section portant sur la communauté, le laissez-passer universel d'autobus a de nombreuses retombées pour la population, sollicitant du même coup l'entière collaboration des instituons du milieu.

« Une université modèle, qui permet à tous les membres de sa communauté de s'épanouir, de développer leur potentiel et de s'affirmer dans un contexte institutionnel dynamique, stimulant, diversifié et respectueux des autres »

Dans l'enceinte de l'Université Laval, l'idée de l'implantation d'un programme de LPU émane de la population étudiante. Dans l'optique de l'émancipation de l'ensemble de la communauté lavalloise, il est du devoir de l'administration universitaire d'encourager l'innovation étudiante. D'ailleurs, lors de la sortie des résultats du référendum portant sur la participation des étudiants au projet du laissez-passer universel d'autobus, le recteur de l'université Laval, Monsieur Denis Brière, a tenu à féliciter les étudiant :

> ***Chers étudiantes et étudiants,***
>
> ***J'aimerais vous féliciter d'avoir, dans une large majorité de participants, exprimé votre accord lors du récent référendum sur une cotisation permettant l'utilisation illimitée du transport en commun par les étudiantes et étudiants de notre université. Ce projet, initié par l'équipe de la CADEUL, démontre une fois de plus l'engagement de notre communauté envers des actions concrètes en matière de développement durable. Je tiens à vous assurer que la direction de l'Université Laval fera tout ce qui est en son pouvoir pour aider à trouver le nombre de partenaires suffisant pour réduire au maximum, voir idéalement à zéro, le coût du transport en commun pour nos étudiantes et étudiants.***
>
> Denis Brière, Recteur
> (Brière, 9 octobre 2009)

Depuis la réception de ce courriel, les gestes concrets de l'administration universitaire se font toujours attendre dans ce dossier.

Pourtant, il est clair qu'un tel projet contribuerait au rayonnement de l'institution d'enseignement. En effet, dans un contexte ou l'expression « développement durable » est sur toutes les lèvres, une université se doit non seulement d'en enseigner les principes, mais également de veiller à ce qu'ils soient appliqués en ses propres murs. Une telle institution, qui se soucie d'assurer un environnement sain aux générations futures, mérite d'être reconnue parmi ses pairs. De ce fait, en participant à l'élaboration d'un LPU dans la ville de Québec, l'Université Laval deviendrait incontestablement un chef de file québécois en matière de transport durable sur les campus.

« Une université moderne, qui s'investit dans le développement durable et qui gère ses ressources de façon responsable »

L'Université Laval est une pionnière en matière de développement durable. Depuis quelques années, plusieurs comités et conseils visent l'élaboration de politiques concernant ce sujet (Université Laval, 1994). Un plan d'action en développement durable pour l'Université Laval est prévu sur une période de 4 ans, soit de mai 2009 jusqu'à juin 2012 (Université Laval, 2008b). La mise en place d'un tel plan « s'inscrit dans le cadre des orientations institutionnelles pour la période 2008-2010 - Horizon 2012, qui incluent une dimension importante liée au développement durable » (Université Laval, 2010b : 2). C'est monsieur Éric Bauce, vice-recteur exécutif et au développe-

ment, qui est responsable de l'ensemble des dossiers concernant le développement durable à l'Université Laval. Il a par ailleurs mentionné : « Pour l'Université Laval, la pérennité de la qualité de vie des communautés passe par un équilibre entre les efforts investis dans le milieu de vie (environnement), le mode de vie (société) et le niveau de vie (économie) » (Ulaval.ca, 2010b). De plus, un des enjeux sociaux et culturels qui est ciblé par le développement durable de l'Université Laval est : « la valorisation d'initiatives favorisant l'ouverture sur le monde et de toutes formes d'engagement des membres de la communauté universitaire dans les causes sociales et humanitaires » (Ibid.). Ces déclarations rejoignent le plan de mobilité durable de la Ville de Québec. En effet, la finalité de ce projet (le LPU) 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 » (Ville de Québec, 2010 : 27). L'Université est au cœur de la ville de Québec, tant physiquement que dans l'esprit d'une bonne partie de la population. Pour cette raison, elle se doit d'être en cohérence avec les actions entreprises par la Ville et par sa population

Une diminution du nombre de voitures sur le campus

Avec un programme de libre accès au transport collectif en place, la quantité d'automobiles sur le campus serait significativement réduite. Ceci diminuerait la congestion et améliorerait la sécurité des piétons et des cyclistes voyageant sur le campus. L'Université se verrait ainsi libérée de l'obligation de construire de nouveaux espaces de stationnement, un projet très onéreux. Dans la même optique, il serait plus facile pour les automobilistes, étudiants ou non, de trouver de l'espace de stationnement sur le campus de l'Université Laval. Il est à rappeler que l'Université de Sherbrooke a pu financer le programme de libre accès au transport en commun grâce au fonds de 5 millions de dollars qui devait être attribué à la construction de nouveaux espaces de stationnement (Pion, 2005 : A5). L'économie réalisée a été presque entièrement investie dans le projet de laissez-passer universel, soit près de 865 000$ par année (Chouinard, 2004 : A1). L'impact a été direct sur l'utilisation des stationnements, faisant migrer 1 étudiant utilisateur de l'automobile sur 5 vers le transport en commun en seulement un an (Pion, 2005 : A5). L'Université Laval pourrait donc, par son appui au projet, réduire, voire éviter, la construction de nouveaux stationnements et ainsi miser sur des initiatives concrètes en matière de développement durable.

Un meilleur recrutement

Lorsque l'on aborde la question des demandes d'admission à l'Université Laval, la CADEUL et l'ÆLIÉS tiennent à rappeler que la meilleure publicité reste la mise en place d'actions concrètes. Le laissez-passer universel d'autobus servirait à inciter plus d'étudiants à s'inscrire dans une université favorisant l'accès au transport en commun et supportant l'initiative étudiante. L'Université de Sherbrooke est une fois de plus un bon exemple : bien que le laissez-passer universel n'en soit pas la seule raison, la fréquentation de l'Université de Sherbrooke a exceptionnellement augmenté depuis la mise en place du programme (Ministère de l'Éducation, du Loisir et du Sport, 2009). L'Université Laval pourrait ainsi se servir du laissez-passer universel d'autobus dans ses campagnes promotionnelles pour prouver aux étudiants collégiaux que la qualité de l'environnement reste une de ses priorités et qu'elle mise sur des services aux étudiants concrets et visionnaires.

Étudiants

Le LPU apporterait des avantages considérables et concrets à la population étudiante de l'Université Laval. En plus de diminuer les coûts associés au transport et de permettre une amélioration du service, le projet serait également administrativement moins compliqué pour les étudiants. Bien que les principaux bénéficiaires du laissez-passer soient les étudiants utilisateurs du transport en commun, autant les automobilistes, les cyclistes que les piétons trouveraient avantage dans l'implantation de ce projet.

Des coûts diminués

Les dépenses en transport constituent une part importante des dépenses chez les étudiants. Pour les sessions d'automne et d'hiver, un coût de 392,40 $ est exigé pour le laissez-passer du RTC (Rtcquebec.ca, 2010) et 417,84 $ pour celui de la ST Lévis (ST Lévis, 2010). Toutefois, un service d'Abonne-Bus étudiant est offert aux étudiants, ce qui leur permet d'accéder à une réduction de 10% s'ils achètent à l'avance leur laissez-passer mensuel pour une session d'université (soit de septembre à décembre pour la session d'automne et de janvier à avril pour la session du printemps) (RTC, 2009b). Pour les étudiants utilisant déjà le transport en commun de manière régulière, le LPU constituerait une économie de près de 70 % sur le coût du laissez-passer mensuel à prix régulier du RTC. L'économie réalisée dépasserait 80 % pour les utilisateurs réguliers de la ST Lévis. Pour ceux qui utilisent de manière ponctuelle le transport en commun, la cotisation serait équivalente à l'achat de 12 allers-retours du RTC pour l'entièreté de la session.

L'économie la plus importante serait toutefois réalisée par ceux qui décideraient de délaisser la voiture au profit de l'autobus. Ceux-ci feraient des économies de près de 6 000 $ par session. Pour les étudiants vivant dans des zones non desservies par les réseaux de transport en commun, le LPU pourrait être rentabilisé en utilisant l'automobile pour se rendre dans un stationnement incitatif. Les étudiants éviteraient alors le coût élevé du stationnement à l'Université Laval, en plus de profiter des voies réservées pour les autobus.

Un paiement unique

Avec la mise en place du LPU, les étudiants connaîtraient une plus grande liberté dans leurs déplacements sans avoir à se soucier de l'achat de billets d'autobus ou de laissez-passer

mensuels. Ils recevraient automatiquement leur carte d'abonnement ainsi que leur vignette et règleraient la note en même temps qu'ils acquitteraient leurs frais de scolarité. L'avantage réside en une diminution du nombre de transactions et une plus grande efficacité dans la gestion du temps. Aussi, la gestion de l'accès aux autobus se verrait grandement facilitée par la combinaison de la carte étudiante avec la carte d'autobus.

Intégration des étudiants étrangers

Trop souvent à l'Université Laval, des étudiants étrangers vivant en résidence ne quittent pas, ou presque, le campus de l'Université et ce, pour toute la durée de leurs études. En leur accordant un accès illimité au transport en commun dès leur inscription, leur mobilité dans la région de Québec serait encouragée, ce qui favoriserait leur intégration sociale. De cette manière, ces étudiants pourraient venir enrichir notre collectivité et peut-être même choisir d'y établir domicile après leurs études.

Environnemental

En 2007, la Ville de Québec a connu 44 jours pendant lesquels la qualité de l'air était considérée « mauvaise » (MDDEP, 2007) en fonction de l'Indice de la qualité de l'air (IQA). Cette situation ne semble pas s'améliorer. En effet, la détérioration de la qualité de l'air n'est pas étrangère à l'utilisation chronique et en expansion constante de l'automobile des ménages de la région de Québec (Ville de Québec, 2010 : 15). Cela entraîne, en plus de problèmes de santé publique, une augmentation de la concentration de gaz à effet de serre (GES), principaux responsables entropiques du réchauffement climatique actuel (IPPC, 2010). Le projet de laissez-passer universel d'autobus (LPU) serait un excellent moyen de lutter contre l'augmentation de l'émission de GES. De plus, il ne faut pas oublier que la « Ville de Québec souscrit à l'objectif du gouvernement du Québec de réduire de 20% les émissions de GES à l'horizon 2020, par rapport à 1990 » (Ville de Québec, 2010 : 41).

Impact du laissez-passer universel d'autobus sur les émissions de gaz à effet de serre (GES)

Un des objectifs du projet du LPU est de rendre le déplacement en transport en commun beaucoup plus attrayant que le déplacement en automobile. Chaque déplacement en voiture ainsi évité contribuerait à réduire les émissions de GES de la communauté urbaine de la Ville de Québec. À la suite de calculs préalables effectués par le RTC, puis révisés en 2006 par le MDDEP, il est possible d'évaluer l'impact du projet de laissez-passer universel, notamment l'élimination d'une grande quantité de tonnes de CO2 émis dans l'air ambiant. Le tableau suivant, qui provient du Plan de mobilité durable de la Ville de Québec, démontre à quel point « le mode de déplacement est déterminant sur le volume d'émission de gaz carbonique » (Ibid. : 18).

Tableau 3 :

Réduction des émissions de gaz à effet de serre

Données	Après un an	Après 5 ans
Kilomètres d'automobiles éliminés	3 528 000	11 844 000
Consommation de carburant (L/100km)	9,4	9,4
Facteur d'émission CO2 (g/L)	2360	2360
Facteur d'émission CH4 (g/L)	0,12	0,12
Facteur d'émission N20 (g/L)	0,26	0,26
Potentiel de réchauffement planétaire CO2	1	1
Potentiel de réchauffement planétaire CH4	21	21
Potentiel de réchauffement planétaire N20	310	310
Émission de GES évitées annuellement		
Émission de CO2 (t. éq. CO2)	782,65	2627,47
Émission de CH4 (t. éq. CO2)	58,03	194,83
Émission de N20 (t. éq. CO2)	26,73	89,73
Émissions évitées annuellement (t. éq. CO2)	867,41	2912,03

Source : Actualisation du tableau préparé de Leblond, MDDEP, 2006.

Le transfert de l'automobile vers l'autobus est estimé à environ 470 automobilistes par année pour les cinq premières années d'application du projet. Les calculs qui ont été menés ne tiennent compte que des automobilistes habitant près d'un parcours d'autobus sans correspondance, donc se rendant directement à l'Université. Le programme de laissez-passer universel permettrait donc une réduction de 2 350 voitures sillonnant les routes de Québec en cinq ans.

De cette estimation de la réduction du nombre de voitures, il est possible d'estimer la réduction du kilométrage automobile que cette mesure entraînerait. Il est donc possible de calculer la réduction des émissions de gaz à effet de serre qui en découle. Tel que démontré dans le Tableau 3 (Leblond, 2006), le LPU permettrait, au bout de cinq ans, de réduire annuellement de 2 912 tonnes les émissions de gaz à effet de serre sur une production de 10 177 tonnes d'équivalent CO2 par le transport des étudiants et du personnel de l'Université Laval (Université Laval, 2010).

De plus, il faut prendre en considération les réductions de GES non-attribuées au retrait brut du nombre d'automobiles sur les routes. Dans l'optique où le temps d'embouteillage anticipé lors des heures de pointes serait réduit, il s'opèrera une accélération du trafic routier, ce qui équivaudrait à une diminution du temps d'embouteillage. Le temps moyen passé sur les routes serait alors réduit, de même que la longueur d'utilisation des moteurs à essence producteurs de GES et de pollution atmosphérique. Il ne faut pas omettre qu'il ne s'agit pas de moteur à l'arrêt, mais bien de moteurs qui seraient en action sur une plus courte période. La quantité de GES qui sera ainsi éliminée n'a pas été estimée.

Toutefois, une augmentation du nombre d'autobus serait nécessaire pour palier à l'augmentation de l'achalandage et n'émettrait pas une quantité significative de CO2. À titre de référence, l'Université Laval estime une augmentation d'environ 55 tonnes d'équivalent CO2 par année. Ces dernières ne viendraient donc pas contrecarrer les effets initiaux du retrait d'un nombre important d'automobiles sur les routes de la Ville de Québec.

Budget

En juillet 2009, le Réseau de transport de la Capitale (RTC) faisait parvenir à la CADEUL et à l'ÆLIÉS un document incluant les détails financiers du projet. Dans celui-ci, le RTC fait mention qu'il s'agit d'une mise à jour des données de 2005 (telles que révisées) selon les tarifs de 2009 et la nouvelle répartition géographie des étudiants telle que fournie par le bureau du registraire de l'Université Laval.

Tableau 4 :
Tableau des coûts du projet 2009

		Méthode révisée
RTC	Revenus	4,9 M
	Coûts d'exploitation	5 M
ST Lévis	Revenus	0,6 M
	Coûts d'exploitation	0,7 M
Total	Revenus	5,5 M
	Coûts d'exploitation	5,7 M
	Grand total	11,2 M

Source : RTC, 2009a : 1

Comme illustré dans le tableau 4, il faut séparer les coûts du projet en 2 catégories : Perte de revenus actuels pour les réseaux de transport et coûts additionnels d'exploitation pour ceux-ci. La perte de revenus actuelle, basée sur les chiffres de 2005, induirait des pertes de revenus annuelles pour le RTC de l'ordre de 4,9 millions de dollars et de 0,6 millions de dollars pour la Société de Transport de Lévis en 2009. La perte de revenus est issue de deux catégories de revenus, soit les laissez-passer mensuels et les billets unitaires. Au niveau du nombre de vente, le RTC, dans son document, admet que « les chiffres de vente des billets et laissez-passer sont identiques entre 2005 et 2009 » (RTC, 2009a : 3). Par contre, au niveau de la vente des laissez-passer mensuels, la prise en compte du laissez-passer trimestriel (ou Abonne BUS Étudiant) a été omise. Dans une note de service produite le 28 septembre 2009, le RTC rappelait que « Depuis son implantation [l'Abonne BUS étudiant], les étudiants abonnés ont pu profiter d'un rabais moyen de 18% par session (incluant le 10% des sociétés de transport). » (RTC, 2009b : 1). Par contre, cette perte de revenus de 10% par les sociétés de transport n'a pas été prise en compte lors du calcul des coûts de perte de revenus en 2009. Étant donné que pour l'année 2008-2009 le nombre d'étudiants inscrits au programme Abonne Bus Étudiant était de 3 499 pour l'automne et de 3 245 pour l'hiver (CADEUL, 2010), il faudrait réduire la perte de revenus anticipée de façon à ce que le 10% de perte de revenus des sociétés de transport ne soit pas associé à la mise en place du laissez-passer universel d'autobus. La base du calcul pour réduire le 10% devrait aussi se faire sur le montant présentement reçu par les réseaux de transport et non pas sur le prix payé par les usagers , étant donné la participation financière d'autres partenaires (tel les Forums jeunesse de la Capitale et de Chaudière-Appalaches).

Hausse des coûts d'exploitation

Au niveau des coûts d'exploitation, ce sont l'achat de nouveaux autobus ainsi qu'une augmentation des heures de travail qui représentent la majorité des coûts. Pour le RTC, les prévisions de 2005 prévoyaient l'achat de 25 autobus (coût ponctuel) ainsi qu'une exploitation supplémentaire de 30 000 heures par année (coût récurrent). En 2009, suite à l'envoi par le registraire des codes postaux des étudiants de l'Université Laval, le RTC a constaté que 28% des étudiants sur le campus n'avaient pu être géo référencés dans l'étude de faisabilité de 2005. Les 8 952 étudiants ont donc été répartis proportionnellement sur les parcours et les périodes de la journée tels que définis dans l'étude de 2005.

Tableau 5 :
Différence des coûts entre 2005 et 2009

	2005	2009
Nombre d'autobus supplémentaires	25 autobus	33 autobus
Nombre d'heures additionnelles	30 000 heures	42 500 heures
Coût par autobus	37 159$/ autobus	45 000$/ autobus
Coût de l'heure	77,94$/heure	82,71$/heure
Coût totaux d'exploitation RTC	3,2M$	5M$
Coût totaux d'exploitation ST Lévis	0,4M$	0,7M$

Source : RTC, 2009a

Suite à ces modifications, le nombre d'autobus nécessaires à l'implantation du projet est passé à 33 autobus et le nombre d'heures additionnelles d'exploitation nécessaires à la mise en place du laissez-passer universel d'autobus à 42 500 heures par année. Aussi, les coûts des véhicules et la rémunération des heures de travail additionnelles ont vu leur prix bondir. De 37 159$ par véhicule en 2005, le coût des autobus est passé à 45 000$ par item. Du côté des heures additionnelles, la rémunération de celles-ci est passée de 77,94 $ de l'heure en 2005 à 82,71 $ de l'heure en 2009. Ainsi les coûts d'exploitation totaux pour le Réseau de transport de la Capitale sont passés de 3,2 millions de dollars à 5 millions de dollars. Du côté de la Société de transport de Lévis, une majoration de 14% des coûts d'exploitation du RTC est appliquée (RTC, 2009a). Ainsi, en 2009, les hausses de coûts d'exploitation associées à la mise en place de laissez-passer universels pour la ST Lévis se chiffraient à 0,7 million de dollars (adaptation et recalcul de chiffres du RTC, 2009a).

Les coûts du projet, tels que communiqués par le RTC aux associations étudiantes, se chiffreraient donc à 5,5 millions de dollars en perte de revenus actuels et à 5,7 millions de dollars en hausse de coûts d'exploitation dont 4 millions seraient récurrents. Le projet se chiffre donc à 11,2 millions de dollars, dont 9,5 millions récurrents (Ibid.).

Demande de financement

Contribution étudiante

Afin de financer le projet de laissez-passer universel d'autobus pour les étudiants de l'Université Laval, ceux-ci se sont engagés à verser jusqu'à 60$ par session (pour les sessions d'automne et d'hiver (Deschambault-Lepage, 2009)). Les cotisations des étudiants du campus représenteraient donc un montant de 3,8 millions de dollars[5] annuellement et permettraient de financer les pertes de revenus actuels à 69%

Contribution de l'Université Laval

Pour combler les 1,7 millions de dollars manquants pour couvrir les pertes de revenus annuelles des réseaux de transport en commun, les associations étudiantes ont approché l'administration universitaire. Considérant les avantages que l'Université Laval retirerait de la mise en place de laissez-passer universels d'autobus, il appert normal que celle-ci contribue au financement du projet. Le rôle de l'administration universitaire devrait aussi s'étendre à la recherche de partenariats externes pour aider au financement du LPU. En plus de profiter à différents niveaux de l'instauration du laissez-passer universel d'autobus, l'appui au projet s'inscrit pleinement dans les orientations de l'Université Laval, tel que présenté précédemment dans ce document.

Contribution des différents paliers de gouvernement

Dans un projet d'une aussi grande envergure, il est difficile de ne pas y voir la participation de tous les acteurs concernés. En effet, les municipalités de la communauté urbaine métropolitaine de la Ville de Québec pourraient profiter de cette occasion pour réitérer leurs engagements en matière de transport

[5] 60$ x 2 sessions x 32 000 étudiants = 3 840 000$ (RTC, 2009a)

collectif. En effet, étant donné la structure financière des sociétés de transport, les municipalités fournissent habituellement les deux tiers des coûts de développement du réseau alors que le troisième tiers doit être défrayé par les utilisateurs (Picard, 2010). Dans l'optique où la part des étudiants est déjà fixée à 5,5 millions de dollars et dans l'optique où l'ensemble des utilisateurs profiteraient des améliorations apportées au réseau, il convient que les municipalités défraient l'ensemble des coûts supplémentaires de développement du réseau. Il est donc du ressort des municipalités et de l'ensemble des autres acteurs de faire pression auprès des différents paliers de gouvernement pour aider au financement du projet.

Parmi les mesures disponibles pour les municipalités afin de financer les développements en transport en commun, il y a la possibilité d' « une majoration du taux de la taxe sur l'essence d'un maximum de 1,5 cent le litre dédié au transport en commun sur le territoire de la Communauté métropolitaine de Québec » (Finances Québec, 2010 : B-39) tel que mentionné dans le budget provincial présenté au printemps 2010. Une telle majoration de la taxe sur l'essence permettrait de dégager jusqu'à 10,5 millions de dollars par an pour financer les projets en transport en commun (Ibid.). Cet argent devrait alors transiter par le Fonds des contributions des automobilistes au transport en commun pour atteindre les sociétés de transport en commun. D'autres mesures sont disponibles comme le Programme d'aide gouvernemental sur le transport en commun ou le programme Climat municipalités. L'argent ainsi récupéré pourrait servir pour améliorer le service offert par les sociétés de transport.

Partenaire privés

Finalement, certains partenaires privés auraient avantage à participer au financement du projet de laissez-passer universel d'autobus et de profiter de la visibilité offerte auprès des étudiants grâce à la publicité accompagnant leur financement. Par exemple, en 2005, l'entreprise Limocar acceptait de financer le laissez-passer universel d'autobus des étudiants de l'Université de Sherbrooke en échange de l'aménagement d'un débarcadère et d'une aire de repos pour les voyageurs Limocar ainsi que d'une entente d'exclusivité avec le voyageur Limocar pour les voyages interurbains du personnel et des étudiants (Liaison, 2005). Ainsi, certaines entreprises pourraient bénéficier de la publicité venant avec le laissez-passer universel d'autobus ou d'ententes en découlant en échange d'un financement de leur part.

Demandes et conclusion

Devant les nombreux avantages pour tous les intervenants du projet de laissez-passer universel d'autobus et à la lumière du montage financier fourni par le Réseau de transport de la Capitale, il appert que le projet pourrait être réalisé d'ici septembre 2012. La mise en place d'un comité d'élaboration du projet, incluant l'ensemble des partenaires, serait de mise et la CADEUL et l'ÆLIÉS réitèrent leur désir de réunir un comité d'élaboration le plus tôt possible. Les associations étudiantes croient qu'il est temps de passer à une autre étape et de dépasser le stade des promesses pour réaliser le montage financier final.

La CADEUL et l'ÆLIÉS recommandent donc au Comité de mobilité durable de la Ville de Québec la mise en place de laissez-passer universels d'autobus pour septembre 2012. Pour ce faire, elles suggèrent la création d'un comité de réalisation du projet, qui inclurait des acteurs des différentes sphères concernées, soit de la CADEUL, de l' ÆLIÉS, de l'administration de l'Université Laval, du Réseau de transport de la Capitale, de la Société de transport de Lévis, de la Ville de Québec, de la Ville de Lévis et de tout autre acteur impliqué.

Annexes

Bibliographie

CADEUL, 2010. Rapport final pour le forum jeunesse de la région de la Capitale-nationale. Document remis le 26 juillet 2010 à monsieur Jean-Luc Lavoie.

Deschambault-Lepage, Marie-Ève, 2009. Rapport de la présidence de référendum. CADEUL, Québec, Octobre 2009.

Brière, Denis, 9 ocotbre 2009. Laissez-passer universel. Courriel envoyé aux étudiants. 1p.

Cyberpresse.ca, 31 août 2009. Le laissez-passer universel dans la mire de la CADEUL. Paru dans Le Soleil, Québec. [Internet] http://www.cyberpresse.ca/le-soleil/actualites/education/200908/30/01 897247 le laissez passer universel dans la mire-de-la-cadeul.php consulté le 16 septembre 2010.

Cyberpresse.ca, 13 avril 2009. L'autobus encore accessible aux étudiants gratuitement. Paru dans La tribune, Sherbrooke. [Internet] http://www.cyberpresse.ca/la-tribune/sherbrooke/200904/13/01 846057 lautobus encore accessible aux etudiants gratuitement.php consulté le 16 septembre 2010.

Finances Québec, Budget 2010-2011 : Renseignements additionnels sur les mesures du budget, mars 2010, C-11.

Gouvernement du Québec, 2010. Loi sur les compétences municipales, L.Q.R. chapitre C 47.1, http://www2.publicationsduquebec.gouv.qc.ca/dynamicSearch/telecharge.php?type=2&file=/C_47_1/C47_1.html, consultée le 16 septembre 2010.

Intergovernmental panel on climate change (IPCC), 2010, http://www.ipcc.ch/home_languages_main_french.htm, page consultée le 17 septembre 2010.

La Tribune, Un étudiant sur cinq a délaissé sa voiture, Sherbrooke, 2 septembre 2005, p.A5.

La Tribune, Fin du transport en commun gratuit le 30 avril, Sherbrooke, 18 mars 2010, p.5.

Leblond, Vicky, Ministère du développement durable de l'environnement et des parcs, Actualisation du tableau préparé, 2006.

Liaison - le journal de la communauté universitaire de l'Université de Sherbrooke, 7 juillet 2005, Pour financer le libre accès au transport en commun, http://www.usherbrooke.ca/liaison_vol39/n20/a_limo-car.html. page consultée le 16 septembre 2010.

Ministère de l'Éducation, du Loisir et du Sport, 2009. Prévisions de l'effectif scolaire à l'université. Gouvernement du Québec, http://www.mels.gouv.qc.ca/sections/previsionsUniversite/pdf/Ens_selon_cycle_provenance.pdf, consulté le 23 septembre 2010.

Ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs Québec (MDDEP), Statis-

tiques annuelles de l'IQA : 2007, http://www.iqa.mddep.gouv.qc.ca/contenu/grille_stat_jour.asp?annee=2007 ,page consutlée le 16 septembre 2010.

Ministères des Transports Canada, 2010. Universal Transit Passes in Canada. Ministère du Transport du Canada. [Internet] http://www.tc.gc.ca/eng/programs/environment-utsp-universaltransitpasses-1086.htm consulté le 16 septembre 2010.

Ministère du Transport, 2006. La politique québécoise de transport collectif. Gouvernement du Québec, Québec. [Internet] http://www.mtq.gouv.qc.ca/portal/page/portal/Librairie/Publications/fr/transport_collectif/compl_polit_collectif2006.pdf consulté le 25 septembre 2010.

Ministère des Transports Québec, 2009. Réaménagement de l'échangeur des autoroutes Charest et Robert Bourassa (440 et 740), http://www.mtq.gouv.qc.ca/portal/page/portal/regions/capitale_nationale/chantier_rea_echangeur_a440_740, page consultée le 13 octobre 2009, et revue le 17 septembre 2010.

Ministère des Transports Québec, 2010. Consultation publique – modification du schéma d'aménagement en vigueur sur l'île de Montréal. Ministère du transport du Québec, Québec. http://www.mtq.gouv.qc.ca/portal/page/portal/grands_projets/trouver_grand_projet/parachevement_a25/a25_cons_pub_modif_schema_mtl consulté le 25 septembre 2010.

MoneySense, Canada's best place to live, juin 2010. Page consultée le 16 septembre 2010.

Noxon Associates Limited, Trousse d'information sur les laissez-passer universels de transport en commun : le guide complet sur les programmes de laissez-passer universel de transport en commun offerts dans les universités et collèges canadiens, mai 2004, Toronto, 60p.

PICARD, François. 25 septembre 2010. [Communication personnelle] dans le cadre des consultations publiques sur le Plan de mobilité durable de la Ville de Québec, Université Laval.

Réseau de Transport de la Capitale (RTC), 2009a. Université Laval : Projet de laissez-passer Universel, juillet 2009, 6p.

Réseau de Transport de la Capitale (RTC), 2009b. Note de service entre Pierre Bouvier et Nicole Baribeau, 28 septembre 2009, 3p.

Rtcquebec.ca, 2010. Tarifs. [Internet]. Réseau de transport de la Capitale, http://www.rtcquebec.ca/Tarifs/Tarifs/tabid/203/Default.aspx, consulté le 27 septembre 2010.

Rythmefm.com, 26 avril 2007. Passe d'autobus universelle poru les étudiants du cégep de Sherbrooke. Produit par Rythme FM, Sherbrooke. [Internet] http://www.rythmefm.com/estrie/infos/2007/04/passe d autobus universelle pour les etudiants-du-cegep-de-sherbrooke.php consulté le 16 septembre 2010.

ST Lévis.ca, 2010. Carte des tarifs 2010-2011. [Internet]. Société de transport de Lévis, http://www.ST Lévis.ca/, consulté le 27 septembre 2010.

Ulaval.ca, 2010a. Notre université / Nos partenaires, http://www2.ulaval.ca/notre-universite/partenaires.html, 2010, page visitée le 16 septembre 2010.

Ulaval.ca, 2010b, Développement durable Comprendre Notre vision, http://www.developpementdurable.ulaval.ca/comprendre/notre_vision/, consultée le 16 septembre 2010.

Université Laval, 1994. Plan directeur pour la protection et la promotion de l'environnement sur le campus de l'Université Laval. Université Laval, Québec. [Internet] http://www.ulaval.ca/sg/reg/Rapports.officiels/01/001.html consulté le 16 septembre 2010

Université Laval, 2008a. Horion 2010 : orientations de développement de l'Université Laval. [Internet] http://www2.ulaval.ca/fileadmin/cabinetrecteur/brochure_horizon2012_3.pdf consulté le 16 septembre.

Université Laval, 2008b. Politique institutionnelle de développement durable. Université Laval, Québec. [Internet] http://www.ulaval.ca/sg/reg/Politiques/PolitiqueDeveloppementdurable.pdf consulté le 16 septembre 2010.

Université Laval, 2010a. Plan institutionnel de la réduction des émissions de GES, 2010.

Université Laval, 2010b, Plan d'action de développement durable de l'Université Laval - pour la période du 1er mai 2009 au 31 mai 2012, 31 mars 2010, 15p.

Usherbrooke.ca, 2010. Liste de l'ensemble des passes universelles (U-Pass) au Canada en 2008 (réseaux de moins de 150 000 habitants). Université de Sherbrooke, Sherbrooke. http://www.usherbrooke.ca/accueil/fileadmin/sites/accueil/documents/Upass Canada_moins_de_150k.pdf Consulté le 16 septembre 2010.

Ville de Québec, 2009. Vivre et se déplacer à Québec. Ville de Québec, Québec, 25 p.

Ville de Québec, 2010a. Plan de mobilité durable : Pour vivre et se déplacer autrement, juin 2010, 133 p.

Ville.quebec.qc.ca, 2010b. Consultations publiques – plan de mobilité durable. Ville de Québec, Québec. [Internet] http://www.ville.quebec.qc.ca/apropos/vie_democratique/participation_citoyenne/consultations_publiques/mobilite/index.aspx consulté le 15 septembre 2010.

JACK LAYTON, MP, DÉPUTÉ
TORONTO – DANFORTH
LEADER, NEW DEMOCRATIC PARTY
CHEF, NOUVEAU PARTI DÉMOCRATIQUE

2 octobre 2009

Confédération des associations d'étudiants et étudiantes de l'Université Laval
Bureau 2265, pavillon Maurice-Pollack
Université Laval
Québec (Québec)
G1V 0A6

Objet : Appui au projet de laissez-passer universel

Aux étudiantes et aux étudiants de l'Université Laval,

Nous aimerions vous féliciter pour les efforts que vous déployez pour mettre en place le laissez-passer universel pour les étudiantes et les étudiants de l'Université Laval. Ce sont des initiatives locales de ce genre qui nous permettent de bâtir des collectivités plus fortes. C'est pourquoi nous appuyons avec plaisir le projet de laissez-passer universel.

En plus de bâtir un partenariat important entre les étudiants, l'Université Laval et le Réseau de transport de la Capitale, votre projet présente plusieurs avantages pour la région. Tout d'abord, les étudiants vont voir les coûts du transport collectif diminuer et l'offre de service augmenter. Ensuite, l'Université Laval va profiter d'une baisse de fréquentation de ses infrastructures et de circulation sur le campus. Le RTC va quant à lui bénéficier d'une augmentation de sa clientèle. Finalement, c'est la région entière qui va pouvoir mieux respirer grâce à une diminution de la circulation et une réduction des émissions de gaz à effet de serre, une cause qui nous tient à cœur au Nouveau Parti démocratique.

Encore une fois, félicitations pour votre initiative et bonne chance.

Nous vous prions d'agréer nos meilleurs sentiments,

Jack Layton
Député (Toronto-Danforth)
Chef du Nouveau Parti démocratique

Thomas Mulcair
Député (Outremont)
Nouveau Parti démocratique

OTTAWA
House of Commons/
Chambre des communes
Ottawa, ON K1A 0A6
Tel./tél. (613) 995-7224
Fax/Téléc. (613) 995-4565

laytoj@parl.gc.ca

TORONTO
221 Broadview Avenue, Suite 100
Toronto, Ontario M4M 2G3
Tel./tél. (416) 405-8914
Fax/Téléc. (416) 405-8918
TTY: (416) 405-8996

ACCÈS TRANSPORTS VIABLES

Regroupement des utilisateurs et utilisatrices des transports collectifs et actifs du Québec métropolitain

Le laissez-passer universel : une occasion de développer la mobilité durable

Accès transports viables tient à signaler son appui à la Confédération des associations d'étudiants et étudiantes de l'Université Laval (CADEUL) dans son projet de laissez-passer universel (LPU) visant à donner l'accès illimité au transport collectif pour les étudiants de l'Université Laval.

Cette initiative représente un geste important en matière de développement durable dans la région de Québec. Selon l'enquête Origine-Destination 2006 (réalisée en collaboration par le ministère des Transports du Québec, le Réseau de transport de la Capitale et la Société de transport de Lévis), l'Université Laval est le troisième pôle d'attraction en importance dans la région avec 31 525 déplacements quotidiens vers cette destination. Plus de 60% de ces déplacements sont effectués en automobile. Considérant les problématiques environnementales liées à l'usage de la voiture, un virage vers les modes de transport viables apparaît essentiel au développement durable de l'Université Laval, et dans une plus large mesure, de la région.

Le projet de LPU permet d'envisager une diminution des déplacements en automobile en rendant le transport collectif plus attractif et accessible pour les étudiants. Cette réduction s'avère bénéfique au niveau environnemental. Le transport est la principale source d'émissions de gaz à effet de serre dans la ville de Québec et le transport collectif émet beaucoup moins de GES par passager que la voiture. Le transport est également le secteur d'activité qui produit le plus de contaminants atmosphériques (MDDEP, *Inventaire des émissions atmosphériques 2005*).

Le projet de LPU présenté par la CADEUL s'avère également bénéfique sur le plan social. La possession privé d'un véhicule automobile est très dispendieuses, le CAA estime que les coûts reliés à l'achat et à l'entretien d'une voiture neuve avoisinent 10 000$ par an. Le transport représente également le second poste de dépense des ménages selon l'Institut de la statistique du Québec. En facilitant l'accès aux services, aux emplois et aux lieux de formation, le laissez-passer universel permettra à la clientèle étudiante de répondre à ses besoins de mobilité à faible coût. Considérant le statut socioéconomique de la clientèle universitaire, la mobilité axée sur l'automobile apparaît onéreuse et limitative. Au contraire, la formule du laissez-passer universel s'avère un bon moyen de favoriser l'équité en matière de mobilité.

Cette initiative profitera également à l'économie de la région. En favorisant le transfert modal des étudiants de l'automobile vers le transport en commun, la pression sur le réseau routier sera allégée, diminuant ainsi la congestion automobile. Le phénomène croissant de congestion coûte cher à la région de Québec. Les pertes encourue ont été évaluées à 50 millions de dollars en 2006 par Transport Canada.

Lettre d'appui du CNJPQ à la CADEUL pour le projet du LPU
28 septembre 2009

Bonjour à vous,

C'est en ma qualité de président du Comité national des jeunes du Parti Québécois que je tiens à vous souligner mon appui dans votre projet d'instauration d'un laissez-passer universel à l'Université Laval.

La réalité étudiante est au cœur du militantisme de notre comité. Une part majeure de notre organisation se passe dans nos institutions scolaires, beaucoup de nos membres sont étudiants et ont même commencé leur militantisme dans leur association étudiante. À titre d'exemple, seulement sur notre exécutif national, trois sont étudiants à l'Université Laval, dont moi-même.

La question de l'accessibilité aux études, d'une part, est une revendication « traditionnelle » de notre comité. Aujourd'hui, nous souhaitons élargir ce débat pour nous donner une vision d'ensemble en Éducation qui déborderait du débat devenu trop simpliste Gel/Dégel. Une mesure comme celle que la CADEUL propose à ses membres s'inscrit en droite ligne avec cette vision puisque l'objectif est d'alléger la charge tarifaire d'au moins 70% de ses membres en offrant plus de services. C'est un pas pour abandonner une vision individualiste du savoir pour enfin se tourner vers une Éducation au cœur du développement de notre nation.

D'autre part, la question du développement durable occupe une place importante dans les valeurs des gens de notre génération. C'est pour aller dans ce sens que nos membres se sont tournés vers une nouvelle revendication : l'Indépendance énergétique du Québec. Un tel programme de la CADEUL vient s'inscrire dans cette optique et j'en suis fier. L'universalité du transport en commun offrira pour bien des étudiants et étudiantes une alternative à la voiture tout en garantissant leur mobilité, un geste écologiste remarquable. Lorsqu'on parle de développement durable, on parle également de développement social et économique. Justement, par cette plus grande mobilité, le LPU offrira à beaucoup de jeunes la possibilité d'occuper un emploi à Québec ou d'avoir accès à des services plus importants. Le LPU s'inscrit donc non seulement dans une perspective de développement durable, mais même dans notre vision d'un Québec indépendant sur le plan énergétique.

Merci de votre travail et d'offrir cette opportunité aux étudiants et étudiantes de l'Université Laval

Alexandre Thériault-Marois
Président
Comité national des jeunes du Parti Québécois

Bonjour M. Galarneau,

Tout d'abord, nos félicitations pour votre initiative visant à valoriser le transport en commun et, surtout, à faire pression auprès des élu-es afin qu'un coup de barre soit donné à ce chapitre.

Dans la région de Québec, cette problématique et particulièrement criante et il est plus que temps que la Capitale nationale fasse bonne figure au niveau du transport alternatif.

Pour Québec solidaire, il s'agit d'une priorité et nous vous transmettons aujourd'hui notre appui au projet de laissez-passer universel pour les étudiant-es de l'Université Laval. Une telle initiative viendrait remplir deux objectifs chers à notre formation politique: lutter contre les changements climatiques, bien entendu, mais aussi assurer une meilleure accessibilité financière aux études.

Nous vous invitons à nous tenir au fait du développement de votre projet.

Nos salutations solidaires,

Amir Khadir
Député de Mercier
Québec solidaire

Sherbrooke, le 23 septembre 2009

CADEUL
Bureau 2265, pavillon Maurice-Pollack
Université Laval
Québec (Québec)
G1K 7P4

Madame, Monsieur,

En tant que Président de la Fédération étudiante de l'Université de Sherbrooke, il me fait un immense plaisir d'encourager la CADEUL dans son projet de mise en place d'un système de libre accès au transport en commun pour les étudiants et étudiantes de l'Université Laval. Le transport en commun est probablement l'un des principaux piliers du développement durable pour une communauté. Il offre, en effet, une alternative pratique et agréable. En tant que service collectif, il rassemble les gens autour d'un mode de vie sain et constructif.

L'impact qu'a eu le libre accès au transport en commun sur la communauté étudiante de l'Université de Sherbrooke est, pour peu dire, saisissant. Cette initiative a permis de, non seulement solutionner les problèmes de stationnements et le manque de logements dans le secteur universitaire, mais elle a également permis d'alléger le budget des étudiants et a réduit de façon importante l'empreinte écologique de la communauté universitaire.

Il reste que l'effet le plus notable du projet réside dans l'impact qu'a eu le libre accès au transport en commun sur la région sherbrookoise. En effet, depuis son commencement en 2004, pas moins de cinq organismes ont adopté un partenariat similaire. Qu'il s'agisse du Cégep de Sherbrooke ou du CHUS, plusieurs citoyens ont maintenant accès à ce service. L'engouement est tel que le service de transport de Sherbrooke (STS) a été propulsé par la vague, avec un mandat élargi et des ressources supplémentaires.

En somme, l'expérience a dépassé toute attente.

FORUM JEUNESSE
de la région de la Capitale-Nationale

Québec, le 26 octobre 2009

Madame Barbara Poirier
Présidente
Confédération des associations d'étudiants
et d'étudiantes de l'Université Laval (CADEUL)

Objet : Appui au projet de laissez-passer universel

Madame Poirier,

Le Forum jeunesse de la région de la Capitale-Nationale tient à vous signifier, par la présente, son appui au projet de laissez-passer universel, qui donnera aux étudiants de l'Université Laval un accès illimité au réseau de transport en commun de la Capitale.

Il nous apparaît tout naturel d'appuyer vos démarches, ayant auparavant collaboré avec votre organisme à de nombreux projets, dont le laissez-passer trimestriel (LPT), initiative qui permet depuis maintenant bientôt trois ans à des milliers d'étudiants de l'Université Laval de bénéficier d'un tarif réduit, facilitant et incitant à utiliser le transport en commun. Nous voyons d'un bon œil cette nouvelle démarche, qui s'inscrit en pleine continuité avec l'adoption du LPT.

Nous profitons de cette occasion pour formuler le souhait que cette entente génère des effets structurants et qu'elle permette aux étudiants des institutions collégiales de la région de se joindre à cette initiative. En effet, la nature du terme « universel » prendrait ainsi tout son sens, sensibilisant du même coup les étudiants à la diminution de gaz à effet de serre.

Au nom du Forum jeunesse de la région de la Capitale-Nationale, je vous réitère notre intérêt à collaborer et à échanger avec vous aussi fréquemment que possible.

Jean-Luc Lavoie
Président
Forum jeunesse de la région de la Capitale-Nationale

VILLE DE QUÉBEC
Arrondissement de Sainte-Foy–Sillery

Conseil d'arrondissement

Québec, le 28 septembre 2009

Monsieur David Galarneau
Vice-Président aux affaires externes
Confédération des associations d'étudiants et étudiantes de l'Université Laval (CADEUL), Université Laval
Pavillon Maurice-Pollack, Bureau 2265
Québec (Québec) G1V 0A6

Appui au projet de Laissez-passer universel (LPU)

Lors de mon élection en 2005, j'avais déjà collaboré avec l'équipe de la CADEUL afin de mettre en place le projet de laissez-passer universel autrefois appelé UPASS. J'ai toujours été favorable à ce projet et ma nomination à titre de Vice-président du RTC m'a permis de faire progresser, avec le support de mes collègues du conseil d'administration, les études administratives entourant la mise en œuvre du laissez-passer universel (LPU).

Le résultat de ces efforts consiste en l'adoption du laissez-passer trimestriel (LPT) réservé aux étudiantes et étudiants des établissements universitaires et collégiaux du territoire desservi par le RTC. À mon sens, le laissez-passer trimestriel est un compromis nous permettant d'en arriver avec l'accès universel pour les étudiantes et étudiants.

C'est avec plaisir que je veux joindre ma voix à la CADEUL et à toutes les personnes qui appuient le projet de laissez-passer universel (LPU). J'appuie sans réserve votre démarche qui permettrait réellement d'intégrer la vision du développement durable au Campus de l'Université Laval. Je félicite votre détermination et j'encourage fortement la communauté universitaire à participer à ce processus démocratique.

Fort d'un appui de la communauté universitaire, c'est ensemble que nous pourrons convaincre d'autres partenaires afin de financer le LPU et assurer l'amélioration des services de transport en commun en direction et autour du campus de l'Université Laval.

Je m'engage à poursuivre ce travail avec vous!

Je vous prie d'agréer, Monsieur Galarneau, mes salutations les meilleures.

Jérôme Vaillancourt
Conseiller municipal
District de la Cité-Universitaire
Bureau : 418-641-6301 (1111)
Courriel : jerome.vaillancourt@ville.quebec.qc.ca

1130, route de l'Église , Québec (Québec) G1V 4X6
Téléphone : (418) 641-6013 – Télécopieur : (418) 641-6559

Montréal, le 25 septembre 2009

Madame Barbara Poirier
Présidente
CADEUL

Objet : Appui au projet de laissez-passer universel

Madame la Présidente,

La Fédération des associations étudiantes du campus de l'Université de Montréal travaille depuis plusieurs années au développement d'un projet pilote pour l'accès universel au transport en commun pour les étudiants de l'Université de Montréal. Nous saluons l'initiative de la Confédération des associations d'étudiants et d'étudiantes de l'Université Laval et lui accordons notre soutien dans ces démarches en vue de réaliser un projet similaire pour les étudiants de l'Université Laval qui permettra d'accroître l'accessibilité au transport en commun.

En espérant recevoir de vos nouvelles très bientôt, recevez Madame la Présidente, nos salutations distinguées.

Nicolas Descroix
Secrétaire-général

CHAMBRE DES COMMUNES



Pascal-Pierre Paillé
Député fédéral de Louis-Hébert

Circonscription
3291 chemin Sainte-Foy
Bureau 115
Québec (Québec)
G1X 3V2
Tél.: (418) 648-3244
Téléc.: (418) 648-3260
paillp@parl.gc.ca

Ottawa
Édifice de l'Ouest
Pièce 232
Ottawa (Ontario)
K1A 0A6
Tél.: (613) 996-4995
Téléc.: (613) 996-8292
paillp0@parl.gc.ca

Québec, 23 septembre 2009

<u>Appui au projet de laissez-passer universel de transport en commun pour les étudiants de l'Université Laval</u>

Monsieur David Galarneau, vice-président aux affaires externes de la CADEUL
Membres de la CADEUL,
Étudiants de l'Université Laval,

Il me fait plaisir aujourd'hui de signifier mon appui au projet de laissez-passer universel (LPU) de transport en commun pour les étudiants de l'Université Laval. Ce projet est à mon avis essentiel tant au niveau économique qu'environnemental. La possible participation des étudiants par le biais d'une cotisation me parait comme un signe clair de l'engagement de ceux-ci dans la réussite de ce projet.

En plus de libérer des places de stationnement, de collaborer au désengorgement de nos routes, le laissez-passer universel contribuera à la lutte essentielle aux changements climatiques. Signe d'une économie nouvelle, ce projet s'inscrit parfaitement dans la volonté de nos décideurs d'avoir des politiques de développement durable efficaces.

De mon coté, je m'engage à collaborer avec les associations étudiantes afin de faire ma part. J'entends faire valoir auprès des différents partenaires la nécessité de l'implication de chacun d'entre eux pour la réussite du projet. La Ville de Québec, l'Université Laval, le gouvernement du Québec ainsi que le gouvernement fédéral doivent y collaborer. Les signes précurseurs des discussions préliminaires abondent dans ce sens.

Merci,

Je vous prie d'agréer à mes meilleures salutations,

Pascal-Pierre Paillé
Député fédéral de Louis-Hébert
www.pppaille.org

Cc : Monsieur Régis Labeaume, Maire de Québec
Monsieur Denis Brière, Recteur de l'Université Laval
Monsieur Gilles Marcotte, Président du Réseau de transport de la Capitale
Monsieur Jérôme Vaillancourt, Conseiller municipal du district de la Cité-Universitaire et vice-président du Réseau de transport de la Capitale

cre-capitale nationale

CONSEIL RÉGIONAL DE L'ENVIRONNEMENT ET DU DÉVELOPPEMENT DURABLE – RÉGION DE LA CAPITALE NATIONALE

Québec, le 5 octobre 2009

Confédération des associations d'étudiants et d'étudiantes de l'Université Laval (CADEUL)
Bureau 2265, pavillon Maurice-Pollack
Université Laval
Québec (Québec)
G1K 7P4

Association des étudiants de Laval inscrits aux études supérieures (AELIÉS)
Maison Marie-Sirois
Université Laval
Québec (Québec)
G1K 7P4

Objet : Appui au projet de laisser-passer universel

Le CRE – Capitale nationale tient à vous signifier son appui au projet de laisser-passer universel (LPU) qui donnera un accès illimité aux autobus du Réseau de transport de la Capitale (RTC) et de la Société de transport de Lévis aux étudiants de l'Université Laval.

Le LPU constituera un incitatif majeur à l'utilisation du transport en commun par les étudiants. S'il est rendu disponible à la communauté étudiante, une diminution des déplacements en automobile sera observée, ce qui comportera d'importants bénéfices environnementaux, notamment une réduction des émissions de gaz à effet de serre.

L'Université Laval se targue d'être chef de file en développement durable, notamment depuis l'obtention de la certification « campus durable » ; la mise en oeuvre du projet de LPU permettrait ainsi à l'Université Laval de renforcer considérablement ce positionnement. De plus, si davantage d'étudiants utilisent le transport en commun, l'Université Laval pourra se permettre de réduire le nombre de stationnements et ainsi développer sur ces espaces et ainsi augmenter son rayonnement. Il n'y a qu'à voir le succès remporté par l'Université de Sherbrooke avec son programme de libre accès au transport en commun pour présumer du succès qu'une telle initiative pourrait avoir à Québec.

Pour toutes ces raisons, le CRE – Capitale nationale appuie l'initiative des étudiants de la CADEUL et de l'AELIÉS. Les avantages d'un tel service ne se limiteraient pas à l'Université Laval, mais bénéficieraient à l'ensemble de la Ville de Québec. C'est pourquoi nous croyons qu'un tel projet devrait voir le jour.

Sincères salutations,



Alexandre Turgeon
Directeur général

870, avenue De Salaberry | Bureau 312 | Québec (Québec) | G1R 2T9
Tél. (418) **524.7113** | Télec. (418) **524.4112**
Courriel: **info@cre-capitale.org** | Site Internet: **www.cre-capitale.org**

Ministre des Affaires
intergouvernementales, présidente du
Conseil privé de la Reine pour le Canada
et ministre de la Francophonie

Minister of Intergovernmental
Affairs, President of the Queen's
Privy Council for Canada and
Minister for La Francophonie

Ottawa, Canada K1A 1M8

Québec, le 16 novembre 2009

Madame Barbara Poirier
Présidente de la CADEUL
Pavillon Maurice-Pollack, bureau 2265
Université Laval
Québec (Québec)
G1V 0A6

Madame Poirier,

J'ai bien examiné votre présentation du projet de lissez-passer universel d'autobus pour les étudiants de l'Université Laval.

Àla suite de votre rencontre avec Charles Drouin, conseiller en politique, et à la lumière des informations transmises, nous ne pouvons pour le moment s'ingérer dans un dossier de compétence municipale.

Je me permets également de vous rappeler que le Gouvernement du Canada a lancé, le 1er juillet 2006, un programme qui offre aux contribuables canadiens un crédit d'impôt pour les aider à assumer le coût de laissez-passer et de certaines cartes de paiement électronique de transport en commun.

Je vous souhaite donc le meilleur des succès dans votre projet qui sera certainement favorable pour l'environnement et socialement responsable.

Veuillez agréer, Madame Poirier, l'expression de mes meilleurs sentiments.

Jean Nicolas Marchand
Directeur des affaires régionales
Cabinet de la ministre Josée Verner

Canada

Québec, le 31 mars 2010

Confédération des associations d'étudiants et
d'étudiantes de l'Université Laval (CADEUL)
Bureau 2265, pavillon Maurice-Pollack
Université Laval
Québec (Québec)
G1K 7P4

Objet : Appui au projet de laissez-passer universel de transport en commun pour les étudiants et les étudiantes de l'Université Laval

---

Mesdames,
Messieurs,
Membres du Conseil d'administration de la CADEUL,
étudiants et étudiantes de l'Université Laval,

Au nom de l'Association du Parti vert du Canada pour la circonscription de Louis-Hébert, nous tenons à vous faire part de notre appui au projet de laissez-passer universel de transport en commun pour les étudiants et étudiantes de l'Université Laval.

À notre avis, cette initiative contribuera à l'amélioration de la qualité de vie des étudiants et étudiantes, tout en favorisant leurs déplacements à cout réduit et constituera l'un des moyens de diversification des modes de transports urbains à privilégier. Nous y voyons aussi un acte d'écoresponsabilité qui améliorera la qualité de l'air et engendrera des économies significatives pour les étudiants et les étudiantes. Reconnue en tant que «Campus durable» et «Établissement vert Brundtland», l'Université Laval se doit d'être un exemple à suivre, un leadeur prônant la préservation de l'environnement et le droit de jouir d'une santé optimale.

Ce projet s'inscrit parfaitement dans les préoccupations mises de l'avant par notre association lors de la campagne électorale de 2008. C'est pourquoi nous encourageons pleinement cette initiative et que nous sommes prêts à collaborer avec vous à sa réalisation.

Nous vous prions, Mesdames, Messieurs, de bien vouloir accepter nos sentiments les meilleurs.

Claude Gaumond	Michelle Fontaine	Carl Lavoie
Candidat	*Première dirigeant*	*Agent financier*

ASSOCIATION DU PARTI VERT DU CANADA LOUIS-HÉBERT
1064 Rue Bertin, Québec (Québec), G1Y 2G6, Tél. : 418-569-3358



Mémoire du Conseil régional de l'environnement (CRE) – Région de la Capitale-Nationale

Au groupe de travail sur la mobilité durable



cre-capitale nationale

CONSEIL RÉGIONAL DE L'ENVIRONNEMENT ET DU DÉVELOPPEMENT DURABLE – RÉGION DE LA CAPITALE NATIONALE

cre-capitale nationale
CONSEIL RÉGIONAL DE L'ENVIRONNEMENT ET DU DÉVELOPPEMENT DURABLE – RÉGION DE LA CAPITALE NATIONALE

Le Conseil régional de l'environnement (CRE) – région de la Capitale-Nationale est un organisme à but non lucratif qui fut créé en 1989 à la suite d'une série de rencontres entre groupes environnementaux, groupes socioéconomiques et intervenants publics. Il regroupe des associations, des institutions et des individus ayant à cœur la défense des droits collectifs pour un environnement de qualité, particulièrement dans la région de la Capitale-Nationale.

Sa mission première consiste à promouvoir l'insertion des valeurs environnementales dans le développement régional en préconisant l'application du développement durable et la gestion intégrée des ressources. La stratégie du CRE-Capitale nationale privilégie la concertation régionale, les actions de sensibilisation, les projets concrets avec les intervenants du milieu et la conception d'instruments de diffusion.

Le CRE-Capitale nationale a pour objectifs :

- de regrouper les organismes, institutions, entreprises et individus œuvrant à la préservation de l'environnement et au développement durable de son territoire ;
- d'analyser et de rendre prioritaires les éléments de la problématique environnementale régionale ;
- de promouvoir les stratégies et les moyens d'action pour résoudre à la source les problèmes environnementaux ;
- de représenter les membres aux diverses instances de concertation régionale.

Tel que défini dans le protocole d'entente avec le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, le CRE-Capitale nationale a pour mandats :

- de regrouper et représenter des organismes environnementaux ainsi que des organismes publics ou privés, des entreprises, des associations et des individus intéressés par la protection de l'environnement et par le développement durable d'une région, auprès de toutes les instances concernées et de la population en général, et ce, à des fins purement sociales et communautaires, sans intention pécuniaire pour ses membres ;
- de favoriser la concertation et les échanges entre les organisations de la région et d'assurer l'établissement de priorités et de suivis en matière d'environnement dans une perspective de développement durable ;
- de favoriser et de promouvoir des stratégies d'action concertées en vue d'apporter des solutions aux problèmes environnementaux et participer au développement d'une vision globale du développement durable de la région par de la sensibilisation, de la formation, de l'éducation et d'autres types d'actions ;
- d'agir à titre d'organisme ressource au service des intervenants régionaux œuvrant dans le domaine de l'environnement et du développement durable ;
- de réaliser des projets découlant de son plan d'action ;
- de favoriser par la concertation et par le partage d'expertise la mise sur pied de projets par le milieu (organismes, groupes ou individus) ;
- de collaborer d'un commun accord aux projets dont le milieu est déjà responsable (organismes, groupes ou individus) ;
- de participer à tout mandat confié par le ministre et ayant fait l'objet d'une entente mutuelle précisant les conditions de réalisation du mandat, dont les consultations.

Introduction

Depuis 1996, à l'occasion de l'ÉcoSommet de la région de la Capitale-Nationale, le Conseil régional de l'environnement (CRE) de la Capitale nationale a fait de l'aménagement du territoire et des transports une de ses priorités d'action. Le 10 juin dernier, le maire de Québec, Monsieur Régis Labeaume, dévoilait la plus ambitieuse vision de l'avenir du développement de la Ville de Québec à jamais avoir été proposée.

Pour le CRE-Capitale nationale, le Plan de mobilité durable propose les premières bases d'un plan d'action pour répondre à plusieurs enjeux fondamentaux pour notre avenir. Le Plan de mobilité durable propose en effet, des pistes pour s'attaquer à plusieurs enjeux tel que :

- la réduction de notre dépendance à l'automobile ;
- la réduction de notre dépendance au pétrole ;
- la nécessité de diminuer nos émissions de gaz à effet de serre (GES), notamment pour participer à l'objectif du gouvernement du Québec qui est de réduire de 20 % en 2020 nos émissions de GES. ;
- réduire de façon importante la facture individuelle et collective de nos choix de mobilité ;
- améliorer la santé de la population en proposant un aménagement et une mobilité qui réduit notre sédentarité.

Cependant, au-delà de ces enjeux, c'est l'amélioration de notre qualité de vie qui est au cœur des propositions du Plan de mobilité durable. Un plan qui permettra, par sa mise en œuvre rapide, d'améliorer l'attractivité de nos milieux de vie, de nos quartiers, de notre ville.


Tramway et axe piéton,
Centre historique, Fribourg


Vélo en libre-service
BIXI, Montréal


Quartier Vauban,
Fribourg


Achalandage sur une piste
cyclable à Montréal

1. Cibles du Plan de mobilité durable

1.1 Le groupe de travail fixe 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 %. Que pensez-vous de ces recommandations (horizon 2030 et cibles) ?

Le CRE considère que le Plan de mobilité durable est à la fois ambitieux et modeste. Ambitieux, parce que doubler la part modale du transport en commun ne sera pas une chose simple. Il faudra pour y arriver, développer et augmenter rapidement l'offre de transport en commun, tout en réduisant l'offre en stationnement et en voie de circulation à l'automobile. Mais à notre avis, les propositions du groupe de travail représentent un minimum, puisqu'on devrait chercher à doubler la part modale du transport en commun bien avant 2030, et se fixer comme objectif de tripler la part modale d'ici 2030. Nous appuyons donc la Ville de Québec dans cet objectif et l'encourageons à poser rapidement les gestes qui lui permettront d'atteindre celui-ci. Une cible plus ambitieuse, compte tenu du développement substantiel prévu de l'offre de transport en commun, notamment du réseau à haut niveau de service (HNS) est à notre avis réaliste et plus que souhaitable.

Le CRE-Capitale nationale est d'avis qu'il faudra rapidement mettre en place les services proposés afin de doubler la part modale. Cette rapidité d'action est d'ailleurs justifié par le fait que l'augmentation de la population et des ménages sera plus forte d'ici 2016. En effet, selon le scénario tendanciel dressé par le groupe de travail, plus de la moitié des nouveaux ménages attendus d'ici 2030 seront déjà établis à Québec en 2016, soit dans 5 ans. Ces nouveaux ménages doivent impérativement pouvoir faire des choix de localisation qui ne les condamnent pas à être dépendants de l'automobile.

En matière de transport actif, la cible que se fixe le groupe de travail n'est pas assez audacieuse. Il suggère de faire passer la part modale du vélo et de la marche de 15 % à 17 %. Le CRE espère que la Ville visera beaucoup plus haut, surtout en ce qui a trait au vélo, qui ne passerait que de 1% à 3% selon le Plan de mobilité durable. Le Plan doit mettre en relief tous les efforts qu'il reste à faire pour que le vélo utilitaire ait sa place à Québec, en proposant une cible plus audacieuse.

Des villes comme Copenhague connaissent une part modale du vélo supérieure à 50 %. La Ville de Québec devrait se donner une cible d'au moins 5 à 10%. Elle pourrait aussi augmenter les déplacements à pieds d'au moins 50 %, c'est-à-dire faire passer la part modale de 14 % à 21 %. Pour augmenter substantiellement la part des transports actifs, il faudra bien sûr des infrastructures adéquates. Aussi, de telles cibles ambitieuses de transport actif appellent au remplacement des zones résidentielles monofonctionnelles par des lieux animés grâce à une mixité fonctionnelle.

La qualité des infrastructures et de leur entretien est aussi très importante pour augmenter les transports actifs. La multiplication des liens et des passages piétons et cyclables est nécessaire pour encourager davantage de transports actifs. Le CRE-Capitale nationale appuie également la mise en place d'un système de vélo en libre-service de type Bixi sur le territoire de la Ville de Québec. Un tel système peut à lui seul accroître significativement la part des transports actifs.

Il faudra se fixer des objectifs annuels ambitieux et les réaliser. Ainsi, le plan directeur du réseau cyclable adopté en 2008 par le conseil municipal prévoyait la réalisation de 130 km de nouveaux liens cyclables d'ici 2009. À ce jour, seulement 9 km ont été réalisés. Si on veut atteindre des objectifs ambitieux, il faudra être plus constant et rigoureux pour mettre en place les nouvelles infrastructures.

En atteignant les objectifs de parts modales pour le transport collectif et pour les transports actifs suggérés par le CRE-Capitale nationale, la part modale de l'automobile serait à peine inférieure à 40 % en 2030, ce qui dans le contexte de raréfaction du pétrole, reste sans aucun doute une part modale encore bien trop grande. C'est pourquoi nous suggérons minimalement de se donner des cibles plus ambitieuses, qui restent en-deçà de ce qui est déjà observé dans d'autres villes du monde, et des moyens d'atteindre ces objectifs.

2. Urbaniser autrement

2.1 Êtes-vous d'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 ?

2.1.1 Concentrer le développement

Non seulement la Ville doit interdire l'étalement de l'urbanisation au-delà du périmètre urbain, mais elle doit aussi établir un ordre de priorité de l'urbanisation des terrains disponibles à l'intérieur de ce périmètre. Le CRE-Capitale nationale est même d'avis qu'il faudrait réduire le périmètre d'urbanisation, afin d'y soustraire tous les territoires qui ne pourront être desservis adéquatement en transport en commun. Le CRE-Capitale nationale rappelle que l'un des importants objectifs du Plan directeur d'aménagement et de développement est de réduire la dépendance à l'automobile. Pour atteindre cet objectif, il faut non seulement redévelopper la ville sur la ville autour des infrastructures majeures de transport en commun existantes ou à venir, mais il faut aussi fermer rapidement le robinet du mal développement, soit les développements monofonctionnels résidentiels et commerciaux.

Dans un objectif de mobilité durable, ce sont les infrastructures de transports collectifs et actifs qui doivent appuyer les choix de priorité pour redévelopper la ville sur elle-même. Le réseau à haut niveau de service (HNS), avec l'éventuel tramway, formeront un réseau structurant de transport, à conditions d'y établir des mesures préférentielles de façon convaincante, comme des voies réservées sur un maximum de kilomètres. Le CRE-Capitale nationale soutient que la consolidation et le développement du territoire devraient d'abord se faire le long de ces axes, dans un corridor d'environ 500 mètres de rayon. (voir Figure 1)

Par ces actions, la Ville de Québec offrira ainsi une meilleure qualité de vie à ses résidants en ne les obligeant plus à dépendre de leur automobile. Établir ces priorités de développement permettra une plus grande liberté aux ménages, puisqu'ils auront dorénavant le choix de différents modes pour leurs déplacements. C'est pourquoi il faudrait restreindre le périmètre urbain à la zone adéquatement desservie par le transport en commun. Du moins, la Ville de Québec, en collaboration avec la CMQ, devrait déterminer des zones d'aménagement ou de réaménagement à l'intérieur de ce périmètre afin d'indiquer les territoires d'expansion

Figure 1 – Zones prioritaires d'aménagement et de réaménagement à court et moyen termes



Source : Statistique Canada et Plan de mobilité durable
Réalisation : CRE

La Ville de Québec (et celle de Lévis), en collaboration avec la CMQ, devrait des zones prioritaires d'aménagement et de réaménagement à l'intérieur de son périmètre urbain. Ces zones doivent être choisies en fonction de l'efficacité du transport collectif. Sur la figure 1, les zones proposées se trouvent dans un rayon de 500 mètres autour du réseau à haut niveau de service, incluant le projet de tramway du groupe de travail.

et de consolidations urbaines à court, moyen et long termes. «Le fait d'établir un tel ordre de priorité peut favoriser une meilleure gestion de l'urbanisation, la consolidation des noyaux existants et prévenir les coûts d'une trop grande dispersion des activités urbaines.»[1]

Le groupe de travail prend position en faveur de cette concentration du développement, mais il envoie des messages contradictoires. Principalement, le CRE-Capitale nationale désapprouve le développement des Terres des sœurs de la Charité et du Séminaire, comme il l'est indiqué à la carte de la page 55 du Plan de mobilité. De plus, il faut retarder le développement du secteur Alpha, afin d'exploiter le potentiel des sites déjà desservis par les infrastructures urbaines.

2.1.2 Diversifier le choix de logements à Québec

Il y a place pour tous les types d'habitation à Québec. Cependant, la construction de nouvelles maisons unifamiliales jumelées ou isolées ne devrait plus être acceptée sur le territoire de la Ville de Québec. On peut répondre aux besoins de tous les types de ménage et favoriser un meilleur accès à la propriété si l'offre de logement la moins dense est l'unifamiliale en rangée développées sur de petites infrastructures, moins consommatrices d'espaces et moins coûteuses. On peut atteindre des densités de plus de 50 logements à l'hectare avec de l'unifamiliale en concevant mieux nos développements, à l'instar d'écoquartiers européens dont la ville dit s'inspirer. La résidence unifamiliale isolée est par ailleurs déjà très dominante à Québec. Elle risque même de dépasser largement la demande, sans qu'on n'en ajoute une seule. Selon les études démographiques de Daniel Gill, urbaniste et professeur à l'université de Montréal, la résidence unifamiliale isolée devrait répondre au besoin de seulement 30 % des ménages d'ici 10 ans ! Aussi, de l'avis du CRE-Capitale nationale, trop de ménages vivent actuellement dans des maisons unifamiliales isolées par absence de solution alternative abordable. Les augmentations spectaculaires des prix dans les quartiers anciens de Québec (quartiers composés de plex mieux desservis en transport en commun et en services de proximité) au cours des cinq dernières années, à côté des augmentations plus modestes dans l'unifamiliale, montrent déjà ce déséquilibre dans l'offre de logements à Québec. C'est pourquoi nous insistons pour que la formule la moins dense dorénavant offerte à Québec soit minimalement la maison en rangée, parce qu'elle offre un bon potentiel de densification. Seules des exceptions telles de nouvelles résidences isolées en fond de lot ou donnant sur la ruelle devraient être encouragées.


Quartier Bo 01,
Malmö, Suède


Quartier Vauban,
Fribourg, Allemagne


Quartier Bo 01,
Malmö, Suède

1 Ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire (MAMROT). (2009) *Guide La prise de décision en urbanisme.* [En ligne] http://www.mamrot.gouv.qc.ca/amenagement/outils/amen_outi_plan_peri.asp (consulté le 20.09.2010)

2.2 Habiteriez-vous dans un des écoquartiers prévus ? Pour quelles raisons ?

Le CRE-Capitale nationale perçoit trois conditions à l'attractivité des écoquartiers. Premièrement, ces écoquartiers ne doivent pas seulement présenter des avantages du point de vue de la gestion des ressources, mais aussi quant à la qualité de ses espaces partagés. La qualité de l'espace commun sera un fort incitatif à habiter dans un écoquartier ; la convivialité de cet espace, son image et son accessibilité doivent faire l'objet d'une attention particulière, à l'aide d'un design urbain intéressant. Il s'agit donc d'offrir aux ménages de Québec une nouvelle qualité de vie, qu'on retrouve dans les écoquartiers européens, mais pas encore au Québec. Le CRE-Capitale nationale prend en exemple les quartiers Hammarby Sjöstad à Stockholm et Bo01 à Malmö (Suède), de même que le quartier Vauban, à Fribourg (Allemagne). Ces quartiers présentent une grande qualité des espaces extérieurs, avec ses cours intérieures, ses cours privées, parcs, espaces publiques et axes piétonniers, entre autres.

Deuxièmement, ces quartiers exemplaires présentent des typologies d'habitations particulièrement diversifiées (surtout Bo01 et Vauban). Leur attractivité ne repose donc pas seulement sur des éléments techniques, mais aussi sur une offre de logements qui permet d'accommoder différents besoins. Les écoquartiers prévus attireront une plus grande part des résidants actuels et futurs de Québec en répondant aux attentes de plusieurs catégories de ménage.

Troisièmement, pour être attractifs, les écoquartiers doivent être abordables. Pour se faire, la Ville ne peut laisser aux seuls promoteurs immobiliers le soin de construire ces développements. Elle doit prendre en main son développement à l'aide de normes favorisant l'implantation de logements abordables dans ces quartiers.

Hammarby Sjöjtad est un quartier de Stockholm qui présente à la fois une densité remarquable et un aménagement à échelle humaine. Le long de l'axe de tramway, les bâtiments peuvent atteindre jusqu'à 8 étage, alors que juste derrière cet axe, les immeubles sont de 4 ou 5 étages.

3. Structurer le développement par le transport collectif

3.1 Êtes-vous d'accord avec l'ajout d'immeubles résidentiels, commerciaux et administratifs sur les grands axes desservis par le transport en commun tels que le boulevard Laurier, le boulevard Lebourgneuf, le boulevard et l'autoroute Charest, l'autoroute Laurentienne et l'avenue D'Estimauville ? Pourquoi ?

Comme nous l'avons mentionné, le développement à l'intérieur du périmètre urbain doit en effet s'arrimer au réseau actuel et projeté de transport collectif. L'ajout d'immeubles dans les espaces libres et sous-utilisés doit se faire le long d'axes bien desservis en transport en commun. Les axes mentionnés (le boulevard Laurier, le boulevard Lebourgneuf, le boulevard et l'autoroute Charest, l'autoroute Laurentienne et l'avenue D'Estimauville) offrent énormément de potentiel de développement. Certains d'entre eux, dont Laurentien, ne sont pas encore desservis par le transport collectif. Dès que ces axes seront transformés en boulevard urbain, il faudra s'assurer d'offrir un service de transport collectif efficace pour que le nouveau développement s'y faisant se réalise autour du transport en commun et non autour de l'automobile.

Figure 2 – Densité à échelle humaine dans le quartier Hammarby Sjöjtad, Stockholm



Les artères mentionnées ne sont présentement pas des lieux agréables pour le piéton. Dans un contexte de mobilité durable, il ne faut pas négliger l'échelle de ces redéveloppements. Une fois rendue à destination, les usagers du transport en commun redeviennent des piétons. Il faut donc procéder à une densification à l'échelle humaine de ces axes, comme le groupe de travail le précise à la recommandation 8. La Ville devra s'assurer de bien délimiter la façon de redévelopper ces axes et contrôler le respect des critères lors de la réalisation des projets immobiliers. L'ajout d'immeubles doit aussi aller de pair avec des interventions majeures sur la voirie et les espaces publics, incluant l'aménagement paysager et le mobilier urbain.

Même à échelle humaine, les développements peuvent proposer une densité élevée, comme le démontre le quartier Hammarby Sjöstad à Stockholm. (voir figure 2)



L'aménagement d'une rue partagée permet de créer un espace de vie et de jeu pour les enfants, en plus d'augmenter la densité grâce à l'emprise réduite de cette petite infrastructure. Cette densification est considérée comme étant à échelle humaine.

3.2 Êtes-vous d'accord avec l'élimination graduelle des stationnements sur certaines artères, notamment le boulevard René-Lévesque, pour y améliorer le service de transport collectif ?

Assurément. Le CRE-Capitale nationale croit que le retrait progressif d'espaces de stationnement et de voies de circulation est l'un des ingrédients importants pour assurer un transfert modal vers le tramway, le bus, la marche et le vélo. Au-delà de certains gestes qui éliminent plusieurs places pour permettre la transformation de boulevards comme René-Lévesque, il y aura lieu d'éliminer de façon progressive les places de stationnement aux endroits où l'on pourrait vouloir opérer un changement à plus long terme. Il y a peut-être lieu d'adopter une stratégie comme à Copenhague, au Danemark, qui a entrepris de retirer annuellement 3 % des stationnements sur rue à partir de la fin des années 1960, afin d'aménager des rues piétonnes, des pistes cyclables, des places publiques, etc. Ces changements graduels (réalisés sans consultation, parce que marginaux) permettraient d'éviter la division et la résistance.

De plus, rappelons que la demande en stationnement est fonction du prix de celui-ci. Ainsi, la hausse du coût des stationnements permet de rééquilibrer l'offre et la demande, tout en rendant davantage concurrentiel le transport collectif et actif. Il s'agit d'une action concrète pour inciter les résidants de Québec à embarquer dans la mobilité durable, compte tenu du transfert modal ainsi provoqué. Autrement dit, il ne manque jamais de stationnement. Lorsque le stationnement se fait rare, c'est plutôt que son prix est trop bas et que c'est le temps de hausser les prix.

4. Se déplacer autrement

4.1 Le groupe de travail recommande d'implanter, d'ici 2030, un système de transport collectif comprenant quatre composantes. Ce système correspond-il à vos attentes relatives au service de transport collectif ? Pourquoi ?

Il s'agit d'un excellent départ, puisque le réseau couvre un large territoire. De plus, la hiérarchisation du réseau selon quatre types de services bien identifiés permet une nouvelle lisibilité du transport en commun de Québec. Ces améliorations permettront d'en facilité l'utilisation, surtout que le groupe de travail suggère des horaires prévisibles (par exemple, 10-15 ou 15-30) et une information plus accessible. Tout cela contribue à rendre le transport collectif plus attrayant à Québec et maximise les chances d'atteindre les objectifs ciblés.

Le réseau à haut niveau de service devra, en plus de la fréquence, offrir des voies réservées sur tous ses circuits, afin de représenter un réel réseau structurant pour le territoire de la Ville. Encore une fois, une réduction du stationnement sur rue est à prévoir sur ces axes et la Ville devrait donc entreprendre, bien avant la mise en place des nouveaux axes, l'élimination progressive des stationnements de façon à rendre plus facile les réaménagements des voie de circulation.

4.2 Le groupe de travail recommande l'implantation d'un système léger sur rail (tramway) comprenant deux parcours (lignes) entre le secteur D'Estimauville et la Rive-Sud et entre la 41e Rue et le Grand Théâtre. Adhérez-vous à cette recommandation ? Les parcours proposés vous semblent-ils adéquats ?

Le CRE-Capitale nationale félicite le projet d'implanter un tramway à Québec. Après cette consultation, la Ville devra prévoir les phases du développement de son réseau de tramway. Le réseau proposé doit tenir compte qu'un fort besoin se fera sentir en infrastructure de type tramway. À terme, c'est sur l'ensemble du réseau à haut niveau de service que l'on devrait retrouver une infrastructure de type tramway, incluant l'ambitieux projet de réaménagement du boulevard Charest. Le tramway augmente le potentiel de développement dans tout ce réseau, incluant sur la rive-sud. Nous sommes cependant d'avis que le réseau proposé présente des ruptures de charge non souhaitable et qu'il y a lieu de considérer aussi le tramway comme un mode de transport en commun attractif, capable de favoriser un important transfert modal à cause de son confort et de sa capacité.

Nous pouvons citer les exemples de deux villes qui utilisent le tramway pour développement leur transport collectif. Lyon, en France, planifie l'installation d'un trajet de tramway à partir de 30 000 passagers par jour. Plus près de nous, Portland, en Oregon, prévoit une ligne de tramway sur un trajet qui connait un achalandage de 20 000 passagers par jour. L'infrastructure sert ensuite à accélérer le développement autour du tramway.

Figure 3 – Exemple de densification progressive à Québec



Le terrain de l'ancien Pétro-Canada, à l'intersection des rues Cartier et Chemin Sainte-Foy, a pu accueillir 8 maisons de ville et au moins 18 logements, en plus de 4000 pieds carrés d'espace commercial.

Suivant ces exemples, il est fondamental d'implanter un tramway sur l'ensemble du parcours 800 et 801, qui connait déjà un fort achalandage et se trouve à saturation depuis nombre d'années dans plusieurs tronçons. Sur les tracés de tramway proposés, il ne manque, entre autres, que cinq kilomètres pour relier l'intersection Laurier/Du Vallon et le Grand Théâtre. Ces cinq kilomètres permettraient de relier les deux principaux pôles d'emploi, en plus d'améliorer la qualité de vie des riverains. En effet, l'axe René-Lévesque est un lieu résidentiel et accueille beaucoup de commerces de proximité. Les gens s'y plaignent à raison des inconvénients des 700 autobus qui y transitent chaque jour. Le tramway ne doit donc pas être strictement vu comme un outil de développement immobilier même s'il représente d'énormes avantages en ce sens. S'il y a un axe à Québec qui peut et doit connaître un transfert modal de la voiture vers d'autres modes, c'est bien René-Lévesque.

Rappelons qu'à défaut d'augmenter la capacité du transport en commun entre la colline parlementaire et le pôle d'emploi de Ste-Foy, la densification progressive qui s'opère depuis quelques années se fait au profit de l'automobile. Contrairement à ce que soutient le groupe de travail, il existe encore des potentiels de densification le long de l'axe René-Lévesque, étant donné la présence de nombreux terrains vacants ou à redévelopper. Les projets réalisés ces dernières années sur les terrains des anciennes stations d'essence au coin Myrand et René-Lévesque ou à l'intersection Cartier/chemin Sainte-Foy (voir Figure 3), sur le stationnement de l'ancienne école Saint-Martyrs-Canadiens, l'ancienne église Notre-Dame-du-Chemin et le terrain devant la Maison Gomin n'en sont que quelques exemples. Plusieurs stationnements à ciel ouvert sont encore présents et devraient disparaître, de même que plusieurs terrains sous-utilisés, comme ceux le long de René-Lévesque et de Joffre sur le terrain de l'école Saint-Charles-Garnier et de ses voisins de l'autre côté de René-Lévesque, le Diocèse de Québec et le Pavillon St-Dominique.

Aussi, une densification douce peut augmenter de beaucoup la capacité d'accueil des quartiers que le groupe de travail qualifie de mature. Il s'agirait d'encourager la transformation de duplex en triplex par diverses mesures normatives et fiscales (voir exemple Figure 4).

Figure 4 – Duplex surhaussé en triplex, avenue Brown entre la rue Fraser et Grande-Allée



Source : Google, 2010

Cette densification n'a pas dénaturé la vocation et l'aspect visuel du secteur.

En bref, le CRE-Capitale nationale croit que le potentiel de densification sur une bande de 500 mètre de part et d'autre de René-Lévesque, à partir du Grand Théâtre jusqu'à l'intersection Laurier-Du Vallon est important et que compte tenu du fort achalandage du transport en commun dans cet axe, il y a lieu d'y implanter rapidement le tramway.

Par ailleurs, compte tenu de la réfection planifiée de certaines infrastructures souterraines, nous demandons à la Ville, partout où un parcours à haut niveau de service est prévu, de reporté les travaux de réfection ou de procéder à la réfection en tenant compte de l'éventuelle implantation d'un tramway, ceci afin de ne pas dédoubler des investissements dans ces infrastructures.

5. Utiliser l'automobile autrement

5.1 Êtes-vous d'accord avec la proposition de transformer des tronçons des autoroutes Laurentienne, Charest et Robert-Bourassa en boulevards urbains ?

Le CRE-Capitale nationale est en accord avec cette conversion. Un boulevard urbain permet de gagner beaucoup d'espaces perdus par l'infrastructure routière, ce qui permet de développer les abords à des fins résidentielles, commerciales et de bureau. Mais encore une fois, le CRE s'attend à ce que ces transformations s'accompagnent d'un réseau de transport collectif à haut niveau de service. La Ville ne doit pas attendre la masse critique d'usagers de transport en commun, puisque dans ce cas, le mode de développement sera d'abord fait autour de l'automobile. Une fois le boulevard ouvert, le premier geste doit être d'y implanter le transport en commun. Nous éviterons ainsi les ratios de stationnement extrêmement élevés, nécessaires lorsqu'aucun autre moyen pour s'y rendre n'est viable, ce qui nous ramènerait à l'ancienne logique d'urbanisation.

5.2 Seriez-vous prêts à modifier vos habitudes de déplacement en automobile pour adopter les moyens suivants : voyager avec un collègue (covoiturage) ou recourir aux services d'auto-partage (ex. : Communauto) ?

Il faut encourager ce type d'initiatives, notamment en prévoyant des corridors pour le covoiturage de trois personnes et plus, sur les axes autoroutiers seulement. Il faut surtout privilégier l'autopartage, qui représente pour le CRE-Capitale nationale « la voiture de l'avenir ». Il faut faire en sorte que de plus en plus de gens puissent bénéficier d'un cocktail transport qui inclut le transport actif, le transport en commun, Communauto et la location de voiture. Ce cocktail les soustrait de l'obligation de posséder une voiture. On sait qu'une personne qui n'a pas de voiture aura davantage le réflexe du transport actif ou collectif. Ainsi, la Ville doit faciliter le stationnement pour les véhicules de Communauto, et travailler avec l'entreprise afin de connaître leurs besoins. De plus en plus de ménages font ce choix et la Ville doit les appuyer.

6. Penser autrement les modes actifs de déplacement

6.1 Afin de relier la colline Parlementaire à l'Université Laval par une voie cyclable utilitaire, le groupe de travail propose deux parcours. Lequel préférez-vous ? Pour quelles raisons ?

Le CRE-Capitale nationale est très favorable à la proposition de la Ville sur René-Lévesque. Il y a cependant lieu à très court terme d'améliorer le lien cyclable sur Père-Marquette par des investissements modestes. Ce projet est complémentaire à la piste cyclable sur René-Lévesque, car cette dernière permettra d'établir un lien plus direct. Le retrait des stationnements et l'enlèvement d'une voie à la circulation sur René-Lévesque favorisera aussi le transfert modal. De plus, l'établissement d'un axe de transport collectif et actif sur René-Lévesque permettra de réduire la coupure que ce boulevard représente à certains endroits dans le quartier Montcalm ou entre Sillery et Saint-Sacrement.

Tel que mentionné plus tôt, le CRE-Capitale nationale rappelle à la Ville qu'il est incontournable de mettre en œuvre le plan directeur du réseau cyclable, qui annonçait, comme nous l'avons mentionné plus tôt, la réalisation d'environ 130 kilomètres d'aménagement cyclable entre 2007 et 2009, desquelles seulement 9 kilomètres ont été réalisés au terme de 2009. Il ne faut surtout pas que ce piètre bilan se répète à l'avenir, non seulement pour le plan directeur du réseau cyclable, mais aussi pour les engagements du Plan de mobilité durable.

6.2 Quelles mesures pourraient être mises en œuvre par votre employeur ou votre établissement d'enseignement afin de vous encourager à vous rendre au travail à pied, à vélo ou en transport en commun ?

Les employeurs doivent être encouragés à offrir L'abonne Bus à leurs employés. Dans le règlement de zonage, les espaces commerciaux et de bureau devraient avoir l'obligation de prévoir des espaces de stationnement pour le vélo, protégés des intempéries. Le règlement devrait aussi prévoir une norme minimale pour l'installation de douches et de vestiaires, par exemple en fonction du nombre de pieds carrés (1 douche par 10 000 pieds carrés d'espace de bureau, par exemple). Enfin, le nombre d'espaces de stationnement maximum pour les voitures devrait être revu à la baisse et toute notion de nombre minimal d'espaces de stationnement devrait être éliminée du règlement de zonage.

6.3 Êtes-vous d'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 ?

Absolument. Encore une fois, le retrait d'espace de stationnement favorisera le transfert modal et offrira davantage d'espaces aux autres modes de transport. De plus, il est important qu'il y ait des liens mécaniques entre la haute-ville et la basse-ville à un certain intervalle et non seulement entre Saint-Roch et Saint-Jean-Baptiste, par exemple. Il en faudrait deux entre Saint-Sauveur et Montcalm, et ainsi de suite le long de la falaise en allant vers l'ouest. La Cité-Verte ne sera pas réellement à proximité du tramway projeté sur Charest dans le Plan sans un lien mécanique. Ces endroits devront être aménagés afin d'être sécuritaires et conviviaux.

7. Miser sur l'intermodalité

7.1 Le groupe de travail propose 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. Êtes-vous d'accord avec l'aménagement de tels lieux à divers endroits sur le territoire ? Où verriez-vous de tels lieux ? Quels services aimeriez-vous y trouver ?

Le CRE-Capitale nationale espère que sera favorisée l'intermodalité entre les différents modes de transport collectifs et actifs, et non seulement de la voiture vers ces modes. Il importe que la Ville intensifie le développement autour des stations d'autobus, en favorisant la mixité des activités résidentielles, commerciales et de bureau. En particulier, ce sont les stations du réseau à haut niveau de service qui doivent faire l'objet d'un tel développement, afin de créer des zones mixtes et animées le long de ces axes structurants. En ce sens, les pôles d'échanges à proximité des stations d'autobus ne doivent pas prendre la forme d'immenses stationnements le long des artères principales, ce qui mettrait en péril l'attraction de ces lieux en noyant le piéton dans une mer d'asphalte sans animation urbaine.



Tramway et Vélib', Lyon, France

8. Transporter les marchandises autrement

8.1 Que pensez-vous des recommandations du groupe de travail concernant l'industrie du transport des marchandises ?

Le CRE-Capitale nationale est en accord avec les recommandations du groupe de travail concernant les marchandises. Préserver, voire augmenter le potentiel offert par le réseau ferroviaire existant est un enjeu fondamental. Québec pourrait se pencher sur le cas d'anciens quartiers industriels, comme ville Mont-Royal. Au lieu de compter uniquement sur le camionnage, on y a choisi de desservir les industries par les embranchements ferroviaires. Il y a donc une réflexion nécessaire sur le réseau ferroviaire de la Ville de Québec, afin d'arrimer le développement aux abords de ce réseau avec le potentiel de transports de marchandises qu'il présente. En effet, on devrait y trouver les nouvelles industries et certaines entreprises.

9. Commentaires sur d'autres éléments du Plan de mobilité durable

Le CRE-Capitale nationale lance un appel à la flexibilité en matière de règlement de zonage, afin d'appuyer toutes les ambitions de la Ville de Québec et les propositions du groupe de travail, notamment en ce qui a trait à la densification par les propriétaires. Le règlement est actuellement trop contraignant. Pensons seulement à la possibilité très restreinte de sous-diviser une résidence unifamiliale pour en faire une résidence bigénérationnelle. Cette inutile complexité freine la participation des citoyens de Québec au projet de développement urbain durable. La Ville de Québec doit créer les conditions favorables à la création de nouveaux logements. Pour se faire, elle pourra s'inspirer d'une ville canadienne avant-gardiste en la matière, Vancouver. Avec sa stratégie d'éco-densité, Vancouver favorise la densification douce de secteurs stratégiques.



Quartier Rieselfeld,
Fribourg, Allemagne

Conclusion

En conclusion, le Conseil régional de l'environnement (CRE) – région de la Capitale-Nationale tient à féliciter la Ville de Québec et en particulier toutes les personnes, qu'ils soient élus, fonctionnaires, professionnels et autres personnes ressources, qui ont participé aux travaux du groupe de travail sur la mobilité durable pour la vision progressiste qu'ils proposent. Le CRE-Capitale nationale est également très heureux de voir la force de la conviction dans la nécessité d'opérer ces changements à l'organisation de notre société, affiché par Monsieur François Picard, responsable des dossiers aménagement au comité exécutif de la Ville de Québec, et par notre maire, Monsieur Régis Labeaume. Si celui-ci considère que le dévoilement du Plan de mobilité durable le 10 juin a été sa plus belle journée depuis son élection en 2007, se fut aussi la nôtre. Ainsi, nous souhaitons que la mise en œuvre de ce plan soit son plus grand lègue!



Lotissement Solaire,
Fribourg, Allemagne

Les bâtiments mixtes permettent d'accueillir des fonctions commerciales au rez-de-chaussée et des bureaux aux deuxième et troisième étages. Quatre séries de maisons jumelées de trois étages ont pris place sur les toits de ces bâtiments.



Quartier Vauban,
Fribourg, Allemagne

Ci-haut, un passage réservé pour les piétons et les cyclistes. Ci-bas, appropriation d'une rue partagée par des enfants.



Quartier Vauban,
Fribourg, Allemagne







cre-capitale nationale
CONSEIL RÉGIONAL DE L'ENVIRONNEMENT ET DU DÉVELOPPEMENT DURABLE – RÉGION DE LA CAPITALE NATIONALE

870, avenue De Salaberry, bureau 312
Québec (Québec) G1R 2T9

Tél. : **418-524-7113**
Fax : 418-524-4112
info@cre-capitale.org

Mémoire pour la consultation publique
Plan de mobilité durable
Ville de Québec
Septembre 2010

Donner le goût du vélo

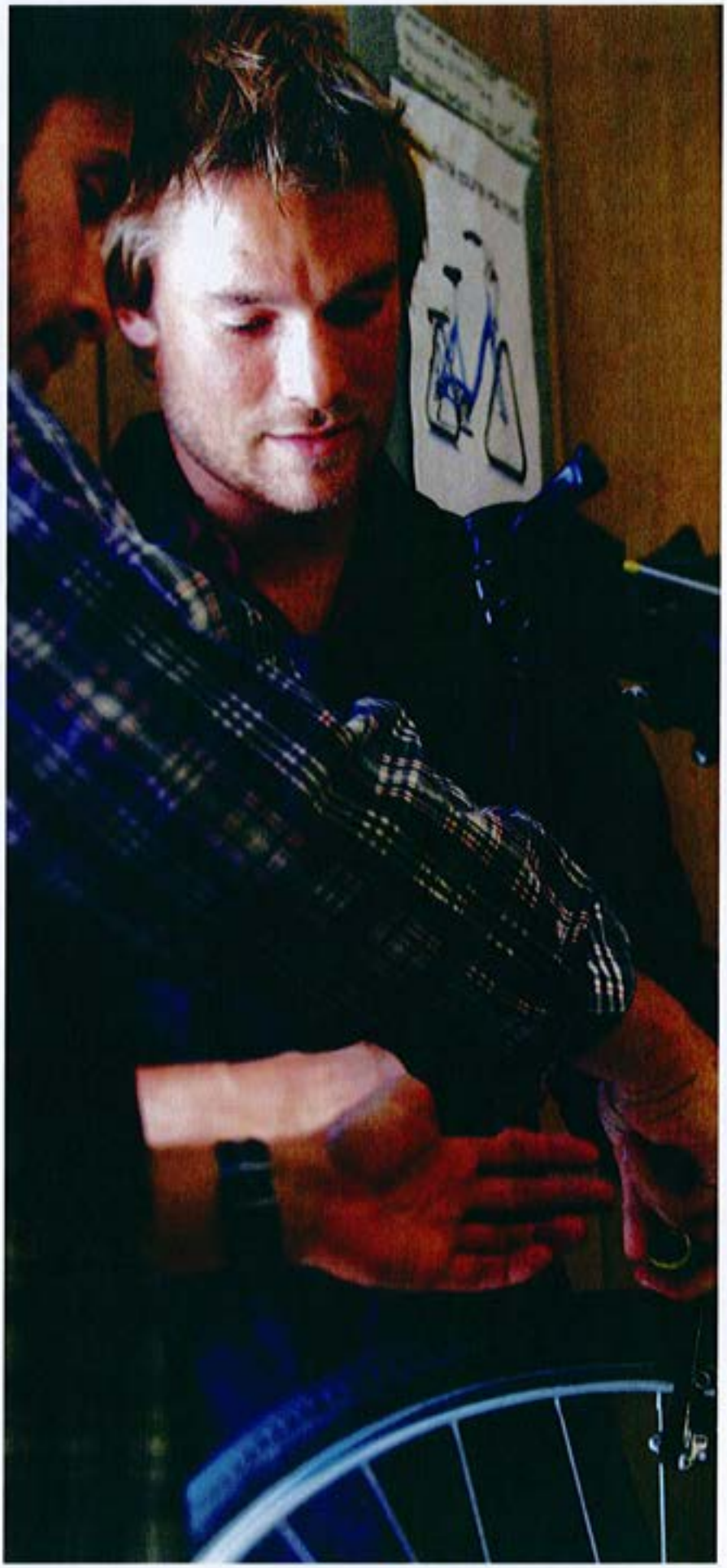


COOP ROUE-LIBRE
L'atelier vélo de l'Université Laval

LA COOP ROUE-LIBRE

La Coop Roue-libre est le plus important atelier vélo universitaire au Québec. Ainsi, cette coopérative fédère plus de 450 membres utilisateurs et 4 membres de soutien: l'Université Laval, la Confédération des associations d'étudiantes et d'étudiants de l'Université Laval (CADEUL), de l'Association des étudiantes et étudiants de Laval inscrits aux études supérieures (AÉLIÉS) et la Coopérative Zone.

Située sur le campus de l'Université Laval, cette coopérative de solidarité vise à rendre autonomes et responsables les membres de la communauté universitaire dans l'entretien, la réparation et l'utilisation du vélo comme un moyen de transport. Cette entreprise d'économie sociale veut ainsi contribuer à l'augmentation de la pratique du vélo dans la ville de Québec et sa région. Dans cette même optique, la coopérative aspire à devenir une des références en matière de cyclisme utilitaire dans la province. À ce titre, elle soumet au comité de travail sur la mobilité durable ce mémoire, basé sur la connaissance et la pratique de ses membres.



PRIVILÉGIER LES MODES DE DÉPLACEMENTS ACTIFS ET COLLECTIFS

« La finalité du Plan de mobilité durable 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. »

Ce plan de mobilité durable de la Ville de Québec propose dans sa globalité une vision de la ville certes souhaitable. Cependant, elle néglige d'offrir aux transports collectifs et actifs la place qu'elle souhaite leur accorder En effet, le Plan de mobilité durable désire doubler la part modale des transports collectifs pour atteindre 20 % et augmenter la part modale du transport actif à 17 %. Ainsi, en 2030, la part des déplacements quotidiens en automobile passerait de 71 % à 58 % dans l'agglomération de Québec. De tels objectifs, où la voiture reste le moyen de transport le plus utilisé, privilégient-ils véritablement des modes de déplacement durables?

La question se pose donc quant aux critères qui ont permis de justifier et d'établir l'ensemble des propositions. L'exercice de projection de la Ville à l'horizon de 2030 dans une perspective de développement durable doit tenir compte de critères bien établis.

Deux questions essentielles doivent guider ces réflexions :

1. Quel visage souhaitons-nous pour la ville de Québec dans 20 ans et pourquoi ?

2. Quels moyens de déplacement souhaitons-nous favoriser pour atteindre cette finalité ?



LA MOBILITÉ DURABLE

La mobilité durable, appliquée à un contexte urbain et au déplacement des personnes, se définit à l'intérieur du plan comme la capacité, pour les personnes de toutes conditions, de se déplacer :

- de façon sécuritaire, efficace et confortable;
- par un grand choix de moyens intégrés dans des réseaux fluides qui accordent la priorité aux modes de déplacement les plus respectueux de l'environnement.

Cette définition serait incomplète sans l'ajout des critères de :

- respect de la santé de la population;
- rentabilité économique.

PRIORITÉ aux TRANSPORTS ACTIFS

Au regard de ces critères, les transports dits « actifs » répondent le mieux aux impératifs de mobilité durable. La marche et le vélo constituent ces deux principaux modes de déplacements. Or, la place relative des transports actifs dans le document, comparativement à celle occupée par les transports collectifs, l'automobile ou le déplacement des marchandises, s'avère mince.

Par ailleurs, il appert que la marche et le vélo sont à plusieurs endroits non dissociés, ce qui mène à d'inutiles confusions. Compte tenu des besoins de ces deux modes de déplacement, et des vitesses et des distances qui leur sont associées, il s'avère nécessaire de les analyser distinctement.

Un des arguments clés soutenant le développement du transport actif en est un de santé publique. Selon le Plan directeur du réseau cyclable (PDRC): « tous les groupes de recherches sur la prévention en santé considèrent la pratique quotidienne d'une activité physique comme l'une des mesures préventives les plus efficaces pour maintenir une santé durable et réduire les coûts publics de santé ». Or, l'obésité est en constante progression dans la région de Québec (Agence de la santé et des services sociaux de la Capitale-Nationale, 2008). Les personnes souffrant de surplus de poids ont une espérance de vie moindre et ils sont plus susceptibles de développer des maladies cardiaques et cérébrovasculaires. La croissance des dépenses publiques dans le domaine de la santé milite en faveur de mesures publiques facilitant les déplacements actifs. Ainsi, les dépenses favorisant la marche et le vélo constituent des investissements publics rentables (Buis, 2000).



PRIORITÉ aux PIÉTONS

La marche constitue le mode de déplacement pratiqué par l'ensemble des citoyens et des visiteurs de la ville de Québec. Automobilistes, cyclistes et usagers du transport en commun sont d'abord et avant tout des piétons. C'est pour cette raison que les « villes ont la responsabilité de mettre à la disposition des résidants et des visiteurs des infrastructures et des services qui facilitent les déplacements actifs et qui en assurent la sécurité ». Le Plan de mobilité durable prévoit aussi que « des améliorations majeures doivent être apportées afin de répondre, en particulier, aux besoins des piétons ». Malgré ces objectifs suggérés, ce mode de transport qu'est la marche n'occupe pas la place souhaitée dans le Plan de mobilité durable. La faiblesse des propositions pour promouvoir ce mode de transport jugé prioritaire est également criante. Il convient donc que la Ville de Québec consacre davantage d'attention au développement, à l'aménagement et à l'entretien des infrastructures destinées aux piétons. Un plan des déplacements piétons s'avère ici incontournable. Par ce geste, la ville de Québec démontrerait par une amélioration de la place laissée aux piétons sa volonté d'agir concrètement pour l'amélioration de la santé publique.



PRIORITÉ aux CYCLISTES

Malgré une utilisation encore rare dans la ville de Québec, le vélo dispose de nombreux atouts pour y devenir l'un des moyens de transport quotidien les plus utilisés, comme c'est le cas dans plusieurs endroits dans le monde. Les Pays-Bas, où la bicyclette est même le mode de transport le plus prisé pour les distances d'un maximum de 7,5 km (Ministerie van Verkeer en Waterstaat, 2009), constituent un exemple à suivre. Étant donné que la moyenne des déplacements en tout genre dans la ville de Québec est de 6,9 km et que 62 % des citoyens de la ville de Québec possédaient un vélo en 2005, le vélo s'impose assurément comme un moyen de transport à part entière à promouvoir.

Le cyclisme utilitaire se définit par la pratique du vélo comme un moyen de transport tout comme l'autobus, le tramway ou la voiture. Il s'oppose à une pratique du vélo restreinte à l'aspect récréatif ou sportif qu'on lui reconnaît le plus souvent. Concevoir la pratique du vélo de façon utilitaire, c'est privilégier et intégrer l'utilisation du vélo dans la majorité des déplacements du quotidien. Pour que ce moyen de transport soit reconnu comme tel, il doit être intégré de façon spécifique dans le Plan de mobilité durable de la Ville de Québec. Qui plus est, il est indispensable de le doter des moyens de se développer afin qu'il prenne toute la place qui lui revient.

À cette fin, le groupe de travail sur la mobilité durable incite fortement la Ville de Québec à mettre en œuvre rapidement le Plan directeur du réseau cyclable de 2008 et à l'inscrire dans une vision plus large de soutien au transport actif. Il est à noter que ce plan prometteur répond à plusieurs besoins des cyclistes utilitaires. Toutefois, le retard observé dans sa mise en œuvre doit être comblé le plus rapidement possible.

Malgré tout, en acceptant les objectifs tels que proposés dans le PDRC, qui fixe la part modale du vélo à environ 3 % en 2018, la Ville de Québec accepte consciemment d'être en retard sur de nombreuses villes, y compris au Canada. Citons la ville de Victoria qui, en 2006 déjà, voyait 4,8 % de la part modale occupée par le vélo. En d'autres mots, l'administration municipale accepte délibérément d'être en retard d'une douzaine d'années.



PISTES D'ACTIONS PRIORITAIRES DU PDRC

Le PDRC comporte une série de mesures intéressantes qui méritent d'être mises de l'avant rapidement. La Coop Roue-Libre recommande que soient rendues prioritaires les neuf pistes d'actions suivantes :

A1: Améliorer la sécurité aux intersections des voies cyclables avec d'autres voies de circulation, par le marquage rapproché aux intersections, le marquage de sas-vélo, un contrôle accru du respect du code de la sécurité routière par tous les usagers et l'ajout de feux cyclistes là où ils sont requis;

A4: Remplacer les bandes cyclables bidirectionnelles par des bandes unidirectionnelles, tel que prévu selon les nouvelles normes du ministère du Transport du Québec;

A6: Traiter en priorité le nettoyage et la réparation des voies cyclables, notamment le remplacement de grilles de puisards dangereuses;

A11: Ajouter des supports à vélos aux entrées des équipements publics et dans les rues commerciales ou de services qui n'en sont pas pourvues;

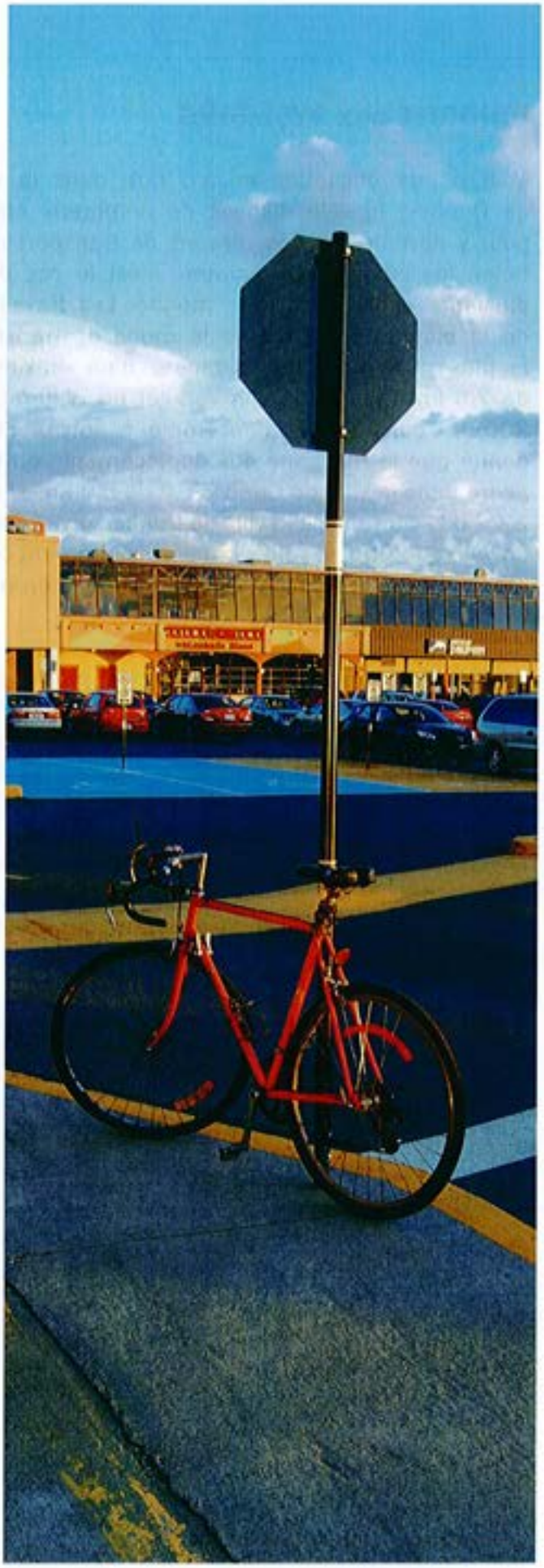
A12: Installer des cases, des locaux à vélos ou des vélostations dans les lieux d'emploi et d'études;

A13: Inclure des normes et le guide technique d'aménagement de stationnements à vélos dans le nouveau règlement d'urbanisme de la Ville;

A17: Étudier les sites potentiels d'implantation de liens mécaniques accessibles aux cyclistes, aux piétons et aux personnes à mobilité réduite sur les falaises et aménager un projet pilote entre la Haute-Ville et la Basse-Ville dans le secteur des bretelles Dufferin-Montmorency;

A23: Installer des stationnements vélo longue durée aux terminus et aux pôles intermodaux du réseau de transport en commun offerts dans le cadre d'un forfait vélo-bus;

A28: Élaborer un plan de communication visant la promotion de l'usage du vélo;



RECOMMANDATIONS DE LA COOP ROUE-LIBRE

Afin de bonifier le PDRC et le Plan de mobilité durable, mais surtout de donner le goût du cyclisme utilitaire, la Coop Roue-Libre recommande de :

1. Créer un corridor vert sur le boulevard René-Lévesque

Il est nécessaire de rappeler que l'aménagement de l'axe entre l'Université Laval et la colline Parlementaire doit s'inscrire dans le respect de la finalité du Plan de mobilité durable qui est de privilégier les transports actifs et collectifs. L'aménagement du boulevard René-Lévesque doit être le symbole de cette volonté de changement.

Dans l'hypothèse envisagée par la Ville de Québec où le boulevard René-Lévesque se verrait au final amputé de trois de ses quatre voies dédiées à l'automobile, un déversement de la circulation s'observerait sur les rues adjacentes. Des problèmes de congestion, d'insécurité et de stationnement sont donc envisageables.

La Ville compte surmonter ce problème en grande partie avec l'augmentation de l'achalandage des autobus. Cet accroissement considérable du nombre de ces derniers sur le boulevard implique toutefois davantage de nuisances liées au bruit et à la pollution. Bien que cette proposition constitue une amélioration de la situation actuelle, elle demeure néanmoins une tentative timide de faire du boulevard René-Lévesque, un boulevard vert.

Si la Ville de Québec désire véritablement favoriser la mobilité durable, elle ne peut priver son principal axe de déplacement d'une voie de tramway. Reconsidérer cette possibilité pour le tramway appuierait la volonté de la Ville de privilégier les transports collectifs. En effet, le tramway s'avère nettement plus efficace, sécuritaire et confortable que l'autobus. De plus, en raison de la trajectoire rectiligne et uniforme du tramway, ce mode de transport requiert moins d'espace. Par ailleurs, son insertion sur cet axe offrirait une solution adéquate aux problèmes envisagés de circulation, d'achalandage et de stationnements par les commerçants et résidants du quartier Montcalm.



Détail de la proposition

Le mode d'insertion du tramway proposé à l'intérieur du réseau routier est de type bilatéral. Selon le RTC, le «principal intérêt de cette solution est la facilité d'intégrer les stations aux trottoirs qui servent de quai dans chaque direction »

La voie cyclable bidirectionnelle, d'une largeur de 2,5 à 2,8 mètres, s'avère largement suffisante contrairement aux 3 mètres proposés par le plan de mobilité durable pour permettre des déplacements sécuritaire et efficace. Une bordure d'une hauteur et d'une largeur de 20 centimètres, établit une nette démarcation entre la voie cyclable et les espaces de stationnements, ce qui assure une protection des cyclistes. Cette disposition des stationnements permet un contact visuel entre les passagers qui désirent sortir des véhicules et les cyclistes de manière à éviter les accidents.

« On a déposé un plan directeur du réseau cyclable et la première intervention est la piste utilitaire sur René-Lévesque. C'est la première priorité »

François Picard, vice-président du comité exécutif de la Ville de Québec

Des espaces multifonctionnels entre la voie cyclable et la voie de circulation automobile offre la possibilité d'y insérer divers aménagements :

1. Des stationnements automobiles
2. Des espaces de livraison
3. Des zones de taxis
4. Des points de service de communauto
5. Des supports à vélo
6. Des stations de vélos en libre-service
7. Des débarcadères
8. Des espaces verts

Tel que le propose le Plan de mobilité durable, une voie dédiée à la circulation automobile en direction ouest est prévue dans la proposition d'aménagement.

Une voie secondaire: la rue Père Marquette

L'aménagement d'un axe cyclable entre l'Université Laval et la colline Parlementaire sur le boulevard René-Levesque n'exclut en aucun cas des aménagements cyclables sur la rue Père Marquette. Dans cette même optique d'augmenter la part modale du vélo, une chaussée désignée sur la rue Père-Marquette doit être considéré par la ville comme une voie cyclable secondaire. En effet, elle ne présente pas le profil d'une voie utilitaire, car son parcours s'avère sinueux et présente de nombreux arrêts. Cependant, les propositions du comité de travail pour l'aménagement de cet axe est, dans le cadre ou elle se présente comme une voie cyclable secondaire, intéressante.

Il est important de considérer que l'espace dédié au tramway à l'intérieur de ce scénario pourrait être utilisé par l'autobus. En effet, la largeur des voies dédiées au tramway permettent d'accueillir les autobus, dans le cas où elle s'avère entièrement réservée.

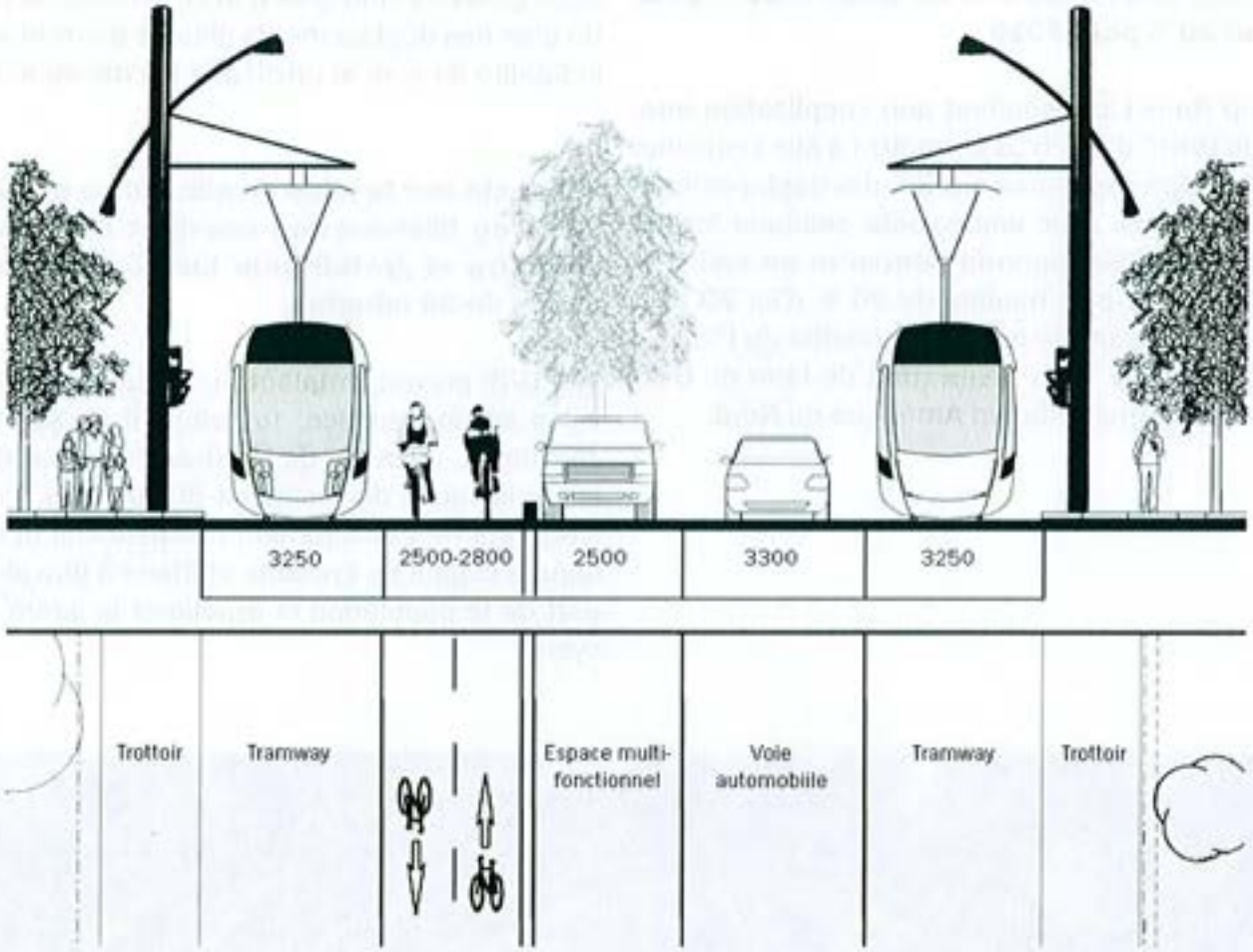
L'aménagement de cet axe, en intégrant provisoirement les autobus, offre l'avantage d'être réalisé sans travaux majeurs, dans un court délai et à faible coût. Une voie cyclable sur le boulevard René-Lévesque pourrait donc voir rapidement le jour.

La Coop Roue-Libre comprend l'actuelle opposition au tracé cyclable sur le boulevard René-Lévesque, émergeant principalement des commerçants du quartier Montcalm, puisque le réaménagement de cette artère entraînerait la suppression de cases de stationnement. Le phénomène est récurrent : l'absence de stationnement freine l'utilisation d'un véhicule, qu'il s'agisse d'un vélo ou d'une voiture. Afin de satisfaire le besoin exprimé en espace de stationnement, la construction de stationnements étagés ou sous-terrain à proximité de la rue Cartier, incluant des espaces pour automobiles et vélos, est recommandée.

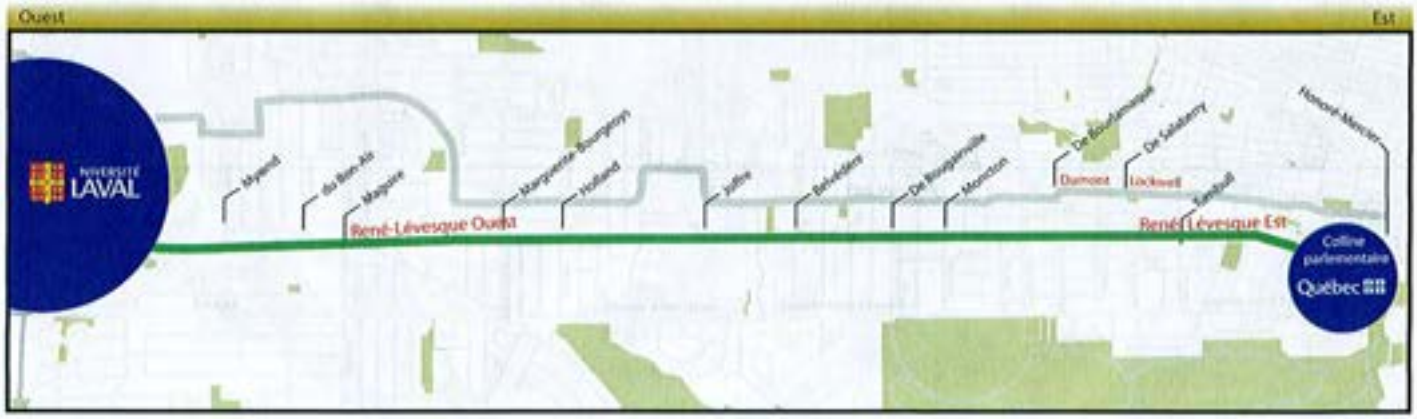
L'avantage majeur de cette proposition réside toutefois dans sa grande versatilité. En effet, l'ajout ou le retrait des espaces de stationnement, et l'adaptation de la largeur de la voie cyclable, permettent d'implanter ce corridor vert de l'Université Laval jusqu'à la colline Parlementaire.

Finalement, rappelons que l'étude du RTC réalisée en 2003 sur la réalisation d'un tramway recommandait l'implantation d'une voie de tramway entre l'Université Laval et la colline Parlementaire. Par se geste, la Ville de Québec se tournerait résolument vers la mobilité durable.

Un corridor vert sur René-Lévesque
POUR FAVORISER LES TRANSPORTS COLLECTIFS ET ACTIFS



Tracé suggéré



Corridor vert

Chaussée désignée pour le vélo

2. Réviser la cible de la part modale du vélo en la faisant passer de 3 % en 2018 à 10 % pour 2018 et 20 % pour 2030.

La Coop Roue-Libre soutient que l'application intégrale du PDRC d'ici 2018 permettra à elle seule une augmentation supérieure aux 3 % des déplacements cyclistes prévus. Avec une volonté politique ferme, la Ville de Québec pourrait permettre au cyclisme d'atteindre une part modale de 20 % d'ici 20 ans, ce qui permettrait d'atteindre la finalité du Plan de mobilité durable. Cela permettrait de faire de Québec la future Amsterdam d'Amérique du Nord.

3. Intégrer un plan piéton au Plan de mobilité durable.

Le Plan de mobilité durable ne prévoit pas de stratégie globale et intégrée afin de favoriser la marche. Un plan des déplacements piétons pourrait soutenir la finalité du plan et privilégier les transports actifs.

4. Considérer la mise en place d'un système de vélos en libre-service couvrant l'ensemble du territoire et gratuit pour les déplacements de moins de 30 minutes.

Le PDRC prévoit l'implantation d'un tel système de vélos en libre-service. Toutefois, il ne semble pas considérer, à l'instar de Montréal, une gratuité pour les utilisations de moins de 30 minutes. Un tel incitatif pourrait assurément favoriser son utilisation, donner le goût du cyclisme utilitaire à une plus large part de la population et améliorer la santé des citoyens.



5. Inciter les propriétaires, gestionnaires ou locataires d'immeubles existants, du domaine privé et public, à réaliser des aménagements destinés aux cyclistes (supports à vélo, vestiaires, douches, etc.)

La Ville de Québec ne peut à elle seule atteindre le plein potentiel cyclable de la région. Alors que la Ville fournit les aménagements utiles aux déplacements, le rôle des employeurs serait d'accommoder le cycliste une fois rendu à destination. L'implication des employeurs consisterait à doter leurs employés d'aménagements cyclistes facilitant l'usage du vélo comme moyen de transport. L'implantation de nombreux supports à vélos profiterait aux clients des commerces et des entreprises de la région.

6. Mettre à la disposition des citoyens des parcs à vélos sécurisés durant la tenue d'évènement d'envergure se déroulant à Québec.

Lors de grands évènements, l'ajout de parcs à vélos sécurisés permettrait de diminuer l'inquiétude des cyclistes au sujet des trop nombreux vols de bicyclettes. Cette mesure inciterait l'utilisation du vélo, en plus de donner une visibilité supérieure au cyclisme. Cela diminuera aussi la congestion routière et la demande pour les autobus en période de fort achalandage entraînant une diminution des coûts reliés à l'organisation de tels évènements.

L'expérience de la Coop Roue-Libre lors du Festival d'été de Québec de 2010, où près de 1000 personnes ont utilisé notre service de parc à vélos sécurisé en 11 soirées, laisse croire que l'implantation systématique de telles mesures répondrait à un besoin bien réel.



7. Implanter des voies cyclables lors de la réfection ou de l'aménagement des voies.

Étant donné l'importance des travaux de réaménagement des voies publiques, il serait avantageux, en temps et en ressources financières, de profiter de ces réaménagements (tramway, autobus, etc.) pour inclure des voies cyclables sécuritaires, efficaces et utilitaires. Après quelques années, le réseau cyclable deviendrait beaucoup plus complet sans avoir nécessité de travaux majeurs.

8. Améliorer la perméabilité du réseau des voies publiques accessibles aux cyclistes

Certains éléments du paysage urbain, tels que les autoroutes, les voies ferrées et les zones industrielles, constituent de réelles barrières aux déplacements cyclistes. Le réaménagement de certains secteurs problématiques permettrait un maillage plus serré du réseau cyclable de la ville.



9. Mettre en place des activités de promotions et de sensibilisation auprès des clientèles scolaires (primaire/secondaire/cégep/université) dans le but de les initier à divers aspects de la pratique du cyclisme utilitaire : la pratique du vélo, la sécurité et la courtoisie, l'environnement.

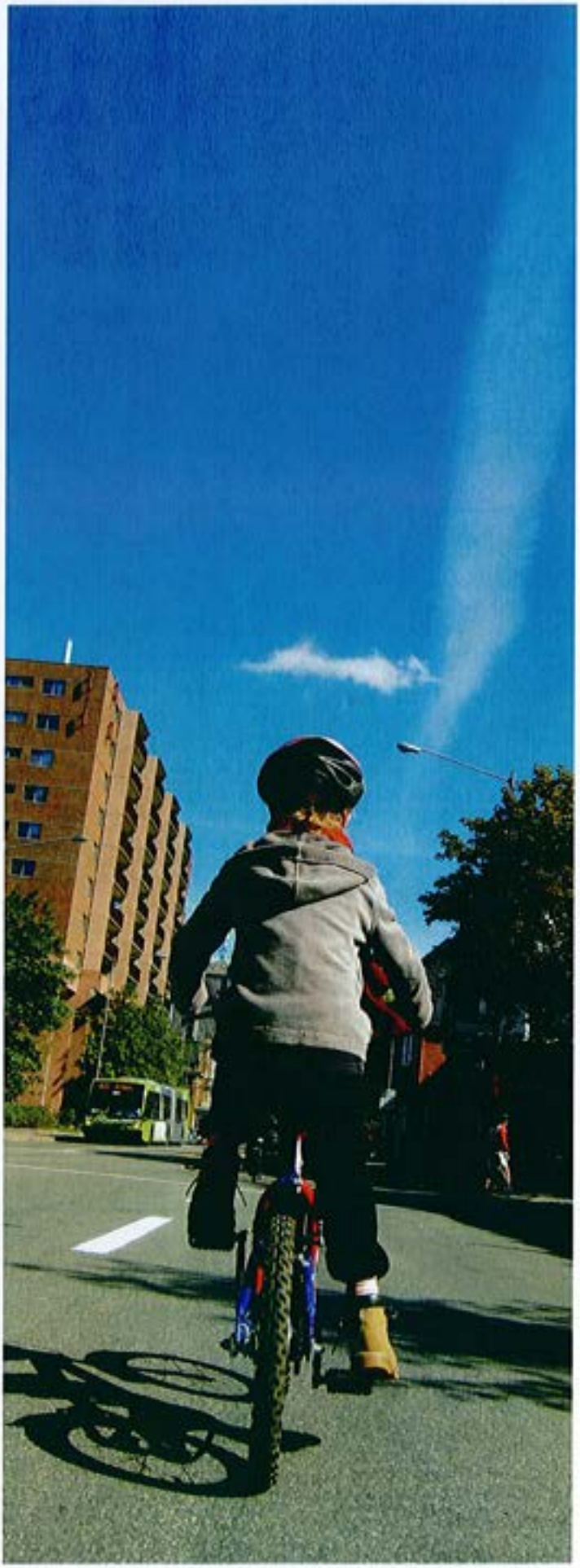
Le succès du programme « Mon école, à pied, à vélo!» doit être poursuivi et également étendu aux autres paliers d'enseignement: les écoles secondaires, les cégeps et les universités. Les élèves, les étudiants et les employés de ces institutions apprécieraient assurément un tel programme. L'organisation d'activités en ce sens par la Coop Roue-Libre en a démontré toute la pertinence.

10. Diminuer de 50% le nombre d'incidents impliquant des cyclistes par kilomètres parcourus sur l'ensemble du territoire de la ville de Québec, pour 2018.

Les aménagements cyclistes utilitaires doivent considérer l'ensemble des usagers. Il faut que les résidants, y compris les enfants et les personnes âgées, puissent emprunter sans inquiétude et de manière sécuritaire l'ensemble du réseau cyclable. De plus, plusieurs études démontrent que le nombre d'accidents impliquant des cyclistes est inversement proportionnel au nombre de cyclistes sur les routes. En d'autres mots, plus il y a de cyclistes sur les routes, moins ils sont impliqués dans des accidents, et ce, par kilomètres parcourus (Puchner, 2008).

11. Inviter la Coop Roue-Libre à faire partie de la table de suivi de mise en œuvre du PDRC et sur la table de concertation sur l'usage du vélo.

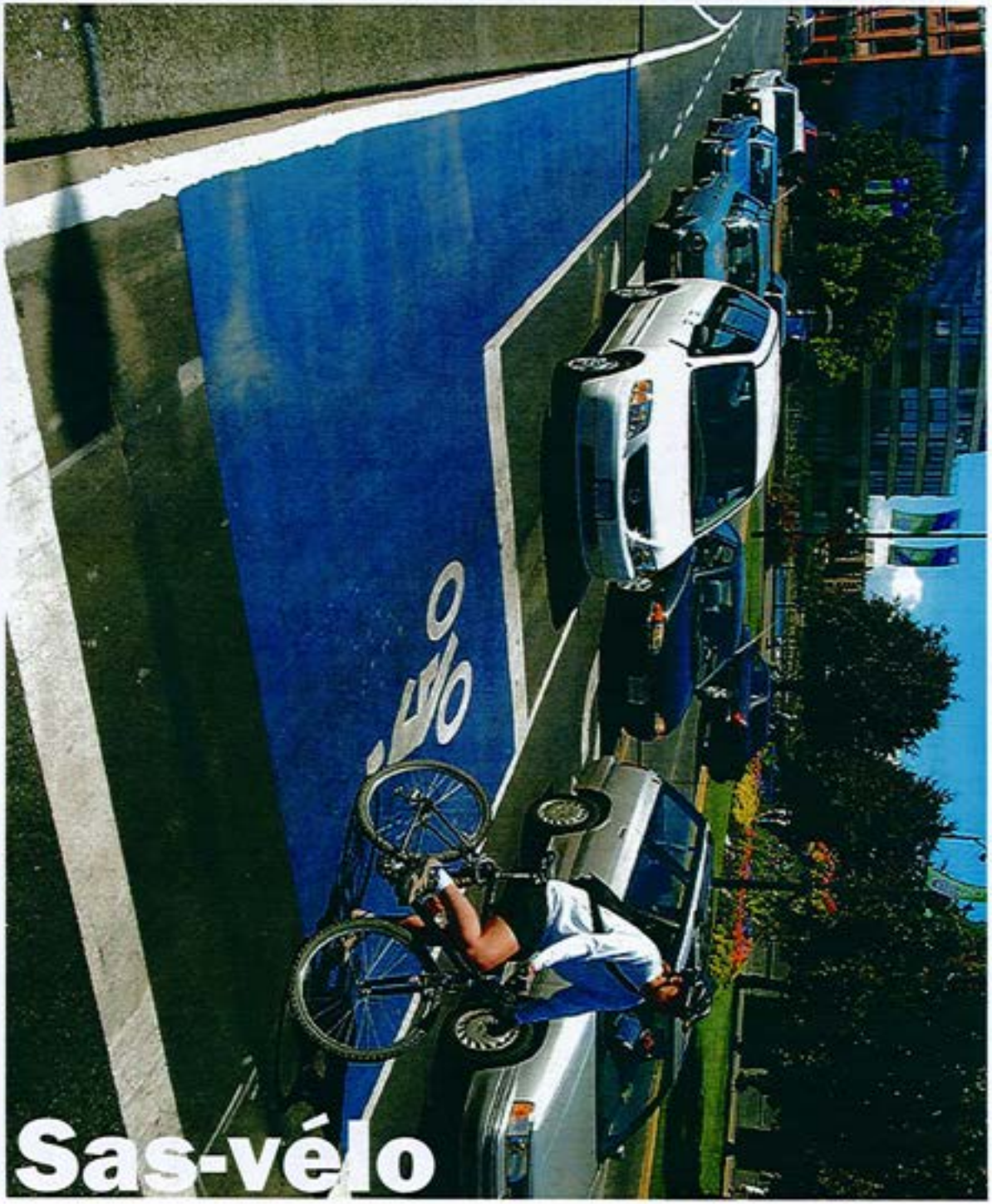
La Coop Roue-libre est le plus important atelier vélo universitaire au Québec. Elle fédère plus de 450 membres utilisateurs. En tant qu'organisme œuvrant dans la promotion de l'usage du vélo utilitaire et considérant le nombre de ses adhérents cette recommandation semble légitimée. Ce groupe de cyclistes utilitaires qui parcourt quotidiennement la ville de Québec constitue une veille de qualité dans la mise en œuvre du plan directeur du réseau cyclable et des ajustements à y apporter.




Remonte-pente à vélos


Feux à vélos


Supports à vélos


Sas-vélo

DONNER LE GOÛT DU VÉLO

Pour augmenter significativement la part modale occupée par le vélo tel que le suggère le Plan de mobilité durable de la Ville de Québec, il est impératif de répondre aux besoins des cyclistes en matière de déplacements et de donner le goût du vélo au reste de la population. Pour ce faire, il s'avère nécessaire de considérer les différences significatives entre les individus relativement à l'usage de la bicyclette, en ce qui a trait à leur âge, leurs lieux de destination, aux différents trajets possibles, aux distances à parcourir et au potentiel de l'intermodalité.

Exemplaire en termes d'émissions de gaz à effet de serre, économique, d'un usage pratique et flexible, le vélo est, avec la marche, un moyen de déplacement qui permet l'amélioration de la santé publique. Sa pratique peut assurément être étendue, moyennant une politique globale de mobilité durable, fondée sur des aménagements efficaces, sur l'intermodalité, et sur une forme urbaine adaptée. L'enjeu est plus qu'environnemental, il est économique et social.



BIBLIOGRAPHIE

Agence de la santé et des services sociaux de la Capitale-Nationale, *Portrait de santé de la région de la Capitale-Nationale 2008*, [En ligne] http://www.dspq.qc.ca/publications/les-statistiques.pdf (page consultée le 28 septembre 2010).

Buis, Jeron, *The Economic Significance of Cycling. A survey to illustrate the costs and benefits of cycling policy world-wide*, 2000 [En ligne] http://www.velomondial.net/velomondial2000/PDF/BUIS.PDF (page consultée le 28 septembre 2010).

Ministerie van Verkeer en Waterstaat, *Le vélo aux Pays-Bas*, 2009, [En ligne] http://www.fietsberaad.nl/library/repository/bestanden/Leveloauxpaysbas2009.pdf (page consultée le 28 septembre 2010).

Noël, Nathalie, *Formes urbaines, aménagements routiers et usage de la bicyclette*, Thèse de doctorat, Université Laval, 2003, [En ligne] http://www.collectionscanada.gc.ca/obj/s4/f2/dsk3/QQLA/TC-QQLA-20950.pdf (page consultée le 28 septembre 2010).

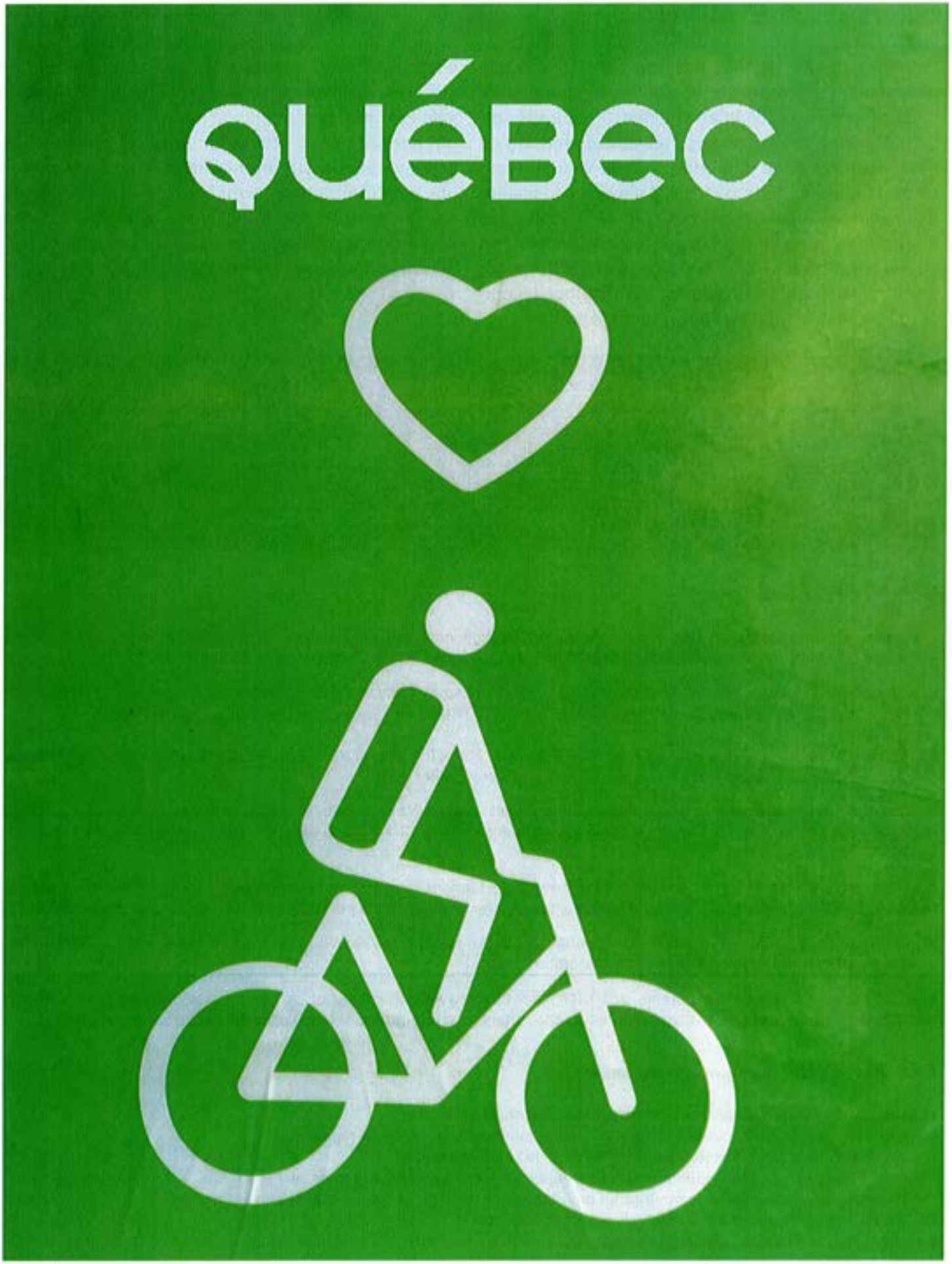
Pucher, John and Buehler, Ralph, *Making Cycling Irresistible: Lessons from The Netherlands, Denmark and Germany*, Transport Reviews, 2008, [En ligne] http://policy.rutgers.edu/faculty/pucher/irresistible.pdf (page consultée le 28 septembre 2010).

Ville de Québec, *Plan directeur du réseau cyclable*, 2008, [En ligne] http://www.ville.quebec.qc.ca/citoyens/deplacements/reseau_cyclable.aspx (page consultée le 28 septembre 2010).

Ville de Québec, *Plan de mobilité durable*, 2010, [En ligne] http://www.ville.quebec.qc.ca/apropos/vie_democratique/participation_citoyenne/consultations_publiques/mobilite/docs/PlanMobiliteDurable.pdf (page consultée le 28 septembre 2010).

LES AUTEURS (en ordre alphabétique)

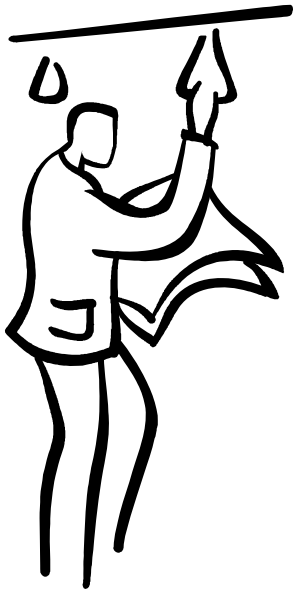
Fannie Bélanger-Lemay, Étudiante à la maîtrise en philosophie
Jonathan Charlebois, Maître en aménagement du territoire et développement régional
Alexandre Desjardins, Étudiant à la maîtrise en droit de l'environnement
Laurent Thivierge-Deslauriers, Étudiant au baccalauréat en génie agroenvironnemental
Pierre-Olivier Girard, Étudiant à la maîtrise en aménagement du territoire et développement régional
Carl Lebel, Étudiant au doctorat en biologie cellulaire moléculaire
Christophe Navel, Étudiant au doctorat en éducation


QUÉBEC

Agence de la santé
et des services
sociaux de la Capitale-
Nationale
Québec

La mobilité durable pour la santé, la sécurité et l'équité

Mémoire de la Direction régionale de santé publique



sur le Plan de mobilité durable
Document de consultation – juin 2010
Pour vivre et se déplacer autrement
Ville de Québec

Tel que présenté par François Desbiens,
directeur régional de santé publique de la Capitale-Nationale

30 septembre 2010

Coordination des travaux

François Desbiens, M.D., FRCPC, directeur régional de santé publique
Renée Levaque, M. Sc., coordonnatrice, Santé et environnement
Michel Beauchemin, M.A.P., coordonnateur, Adaptation familiale et sociale/Santé dentaire; Habitudes de vie/Maladies chroniques; Pauvreté/Développement social et des communautés; Sécurité dans les milieux de vie

Rédactrice principale

Isabelle Goupil-Sormany, M.D., M. Sc., FRCPC, médecin-conseil, Santé et environnement

Comité de rédaction

Marianne Corneau, M. Sc., Pauvreté/Développement social et des communautés
Guy Gilbert, B. Sc., Habitudes de vie/Maladies chroniques
Céline Lepage, M. Sc., Pauvreté/Développement social et des communautés
Luiza Maria Manceau, M. Sc., Habitude vies/Maladies chroniques
Slavko Sebez, M. Sc., Santé et environnement

Comité de consultation

Suzie Cloutier, organisatrice communautaire, CSSS de la Vieille-Capitale
André Gauthier, organisateur communautaire, CSSS de la Vieille-Capitale
Colette Lavoie, organisatrice communautaire, CSSS de la Vieille-Capitale

Comité de relecture

Lise Cardinal, M.D., M. Sc., FRCPC, médecin-conseil, Sécurité dans les milieux de vie
Jean-François Duchesne, M. Sc., Santé et environnement
Louise Grégoire, M.A., M. Sc., A., coordonnatrice, Organisation des services et évaluation
Michel Lavoie, M.D., M. Sc., FRCPC, médecin-conseil, Sécurité dans les milieux de vie
Céline Tremblay, adjointe au directeur régional de santé publique et coordonnatrice, Planification et Surveillance

Conception et mise en page

Lina Bergeron, Agente administrative, classe 1

Le genre masculin est utilisé dans ce document et désigne aussi bien les femmes que les hommes.

TABLE DES MATIÈRES

TABLE DES MATIÈRES 3

INTRODUCTION 5

TRANSPORT ET SAINES HABITUDES DE VIE 7

- Ce que nous constatons en lien avec le transport 7
- Ce que nous accueillons favorablement dans le Plan 7
- Ce que nous proposons 7
- Bouger mieux, bouger plus 8

TRANSPORT ET SÉCURITÉ 9

- Ce que nous constatons en lien avec le transport 9
- Ce que nous accueillons favorablement dans le Plan 9
- Ce que nous proposons 9
- Se déplacer en toute sécurité 10

TRANSPORT, PAUVRETÉ ET EXCLUSION SOCIALE 11

- Ce que nous constatons en lien avec le transport 11
- Ce que nous accueillons favorablement dans le Plan 11
- Ce que nous proposons 11
- Le transport comme moyen d'accès aux services essentiels et de participation sociale 12

TRANSPORT ET SANTÉ ENVIRONNEMENTALE 13

- Ce que nous constatons en lien avec le transport 13
- Ce que nous accueillons favorablement dans le Plan 13
- Ce que nous proposons 13
- Le transport, l'environnement et la santé 14

CONCLUSION 15

RÉFÉRENCES 17

INTRODUCTION

Le transport fait partie des déterminants sociaux de la santé, au même titre que le logement, le revenu, l'emploi et la scolarité (OMS, 2009; WHO, 2010). En s'attardant à cette dimension, la Ville de Québec annonce sa volonté d'améliorer globalement la santé et la qualité de vie des citoyens qui habitent ou œuvrent sur son territoire.

Le document de consultation met de l'avant deux dimensions importantes :

1) un urbanisme repensé en fonction de la densité, de la mixité des usages et de la proximité des services;

2) une augmentation de l'offre de transport collectif tout en facilitant le transport actif.

Ces deux dimensions auraient pour effet d'entraîner une réduction du recours à l'automobile. Tel que nous l'écrivions dans notre lettre au groupe de travail sur la mobilité durable en avril 2010, nous sommes en accord avec ces orientations et nous croyons que cette logique réduira éventuellement la pollution atmosphérique, les émissions des gaz à effet de serre (GES), le nombre de traumatismes et les problèmes liés à la sédentarité. La Direction régionale de santé publique de l'Agence de la santé et des services sociaux de la Capitale-Nationale (DRSP) tient donc à souligner la qualité des recommandations et des orientations présentes dans le document.

Cependant, si le plan s'implante tel que décrit, nous croyons qu'il pourrait aussi contribuer à augmenter les inégalités sociales de santé qui existent sur le territoire de la Communauté métropolitaine de Québec (CMQ). Si le plan de mobilité durable est mis en œuvre dans sa forme actuelle, il est probable que l'amélioration de la santé et de la qualité de vie attendue se fasse davantage chez les personnes les plus socio-économiquement favorisées de la région que chez les plus démunis. Or, le développement durable soutient une vision inclusive qui tient compte des plus démunis dans un souci d'équité sociale. Avec son Plan de mobilité durable, la Ville de Québec tient une clé stratégique qui lui permettra de faire preuve d'innovation et de leadership en la matière.

Par ailleurs, le transport urbain peut représenter plusieurs risques pour la santé individuelle ou, à l'inverse, offrir un effet protecteur. Sur une base régionale, ces effets sont répartis selon plusieurs domaines de santé publique : les saines habitudes de vie, la sécurité, la pauvreté, l'exclusion sociale et la santé environnementale. Dans cette optique, nous avons fait une lecture différenciée du document de consultation et de ses recommandations selon les inégalités sociales de santé et les risques à la santé.

Chaque section présente tout d'abord, en rapport avec le domaine d'expertise de santé publique visé, nos principaux constats de santé relativement au transport (*Ce que nous constatons*). Ensuite, nous rappelons en quoi les orientations et recommandations de la Ville sont favorables à ces constats (*Ce que nous accueillons favorablement dans le plan*). De plus, nous présentons des pistes pour potentialiser les effets favorables à la santé des actuelles recommandations (*Ce que nous proposons*). Finalement, chaque section se termine par un argumentaire qui appuie sommairement nos préoccupations et recommandations.

Par ailleurs, certaines recommandations émises par la DRSP dans ce mémoire s'attardent aux conditions préalables nécessaires pour soutenir efficacement l'implantation des orientations de ce Plan. Ces conditions concernent des problématiques reliées indirectement au transport (ex. : logement, herbe à poux, discrimination sociale, participation citoyenne). Nous proposons ainsi une vision holistique, centrée sur la santé, de la question du transport.



TRANSPORT ET SAINES HABITUDES DE VIE

Les recommandations 13 à 27, 29, 33, 37 et 41 touchent directement à cette préoccupation de santé publique

Ce que nous constatons en lien avec le transport

- L'utilisation du transport actif en milieu urbain est conditionnée par la mixité des fonctions (commerces, écoles, travail et logements dans une même aire urbaine), la distance à parcourir et la sécurité.
- La discontinuité du réseau cyclable freine l'adoption du transport à vélo.
- Le faible investissement pour des voies de transport actif sécuritaires et continues en milieu scolaire, notamment collégial et universitaire.
- La faible utilisation du transport collectif et du transport actif, particulièrement chez les jeunes adultes et les adolescents.
- La tendance à la hausse du surplus de poids observé chez la population de la région de la Capitale-Nationale.
- L'obligation pour les personnes âgées qui n'ont plus recours à l'automobile de quitter leur milieu de vie, et ce malgré leur volonté, lorsque les services de proximité dont elles ont besoin disparaissent de leur quartier.

Ce que nous accueillons favorablement dans le Plan

- La promotion de l'intermodalité qui nous apparaît comme un concept prometteur, en particulier pour les jeunes.
- L'observation que la marche et le vélo sont des modes de déplacement de plus en plus privilégiés, notamment en réponse aux préoccupations des citoyens à l'égard de leur santé et de la qualité de l'environnement.
- La promotion d'une nouvelle forme d'urbanisation axée sur la proximité des lieux de travail, d'études, de vie (de logements), des supermarchés et des garderies.
- L'engagement à assurer l'accessibilité aux lieux d'emploi, d'études, d'affaires, d'approvisionnements alimentaires et de loisirs par des modes de déplacement autres que l'automobile.

Ce que nous proposons

- Travailler en priorité, voire de façon urgente, sur la question de l'accessibilité aux lieux d'études dits supérieurs (cégeps et universités).
- Promouvoir un réseau de pistes cyclables continues et sécuritaires dans le cadre du Plan directeur d'aménagement et de développement de la Ville pour favoriser ce mode de transport sur une base quotidienne chez les étudiants et les travailleurs de la région.
- Intégrer dans l'espace urbain des mesures d'incitation à l'adoption du transport actif (aires de rangement des vélos et stationnements incitatifs sécuritaires, réseau de transport à proximité des milieux de vie, de travail, d'études).
- Prioriser les services de proximité et leur accès par une desserte de transport adéquate sur l'ensemble du territoire de la Ville incluant les banlieues.
- Hiérarchiser une information davantage axée sur les coûts réels de l'utilisation de l'automobile en y incluant les coûts sociaux associés à la sédentarité, peu importe le lieu de résidence.

Bouger mieux, bouger plus

Dans la région de la Capitale-Nationale, la proportion de la population de 18 ans et plus présentant un surplus de poids, par rapport à la population totale de 18 ans et plus est de 12,1 % (pour l'obésité) et 32,1 % (pour l'embonpoint) (DRSP, 2008).

Selon l'Enquête de santé dans les collectivités canadiennes de 2004, 15,5 % des jeunes québécois âgés de 6 à 17 ans étaient en situation d'embonpoint et 7,1 % étaient obèses. (ISQ, 2008).

Pour prévenir l'obésité découlant de la sédentarité, il est nécessaire d'augmenter le niveau d'activité physique chez les enfants. Au Québec en 2003, quatre enfants sur dix n'atteignaient pas le niveau d'activité physique recommandé. Les déplacements actifs offrent un potentiel pour atteindre le volume recommandé d'activité physique. Or, au Québec, les enfants se déplacent majoritairement vers l'école de façon motorisée (ISQ, 2002), ce qui tend à induire chez les jeunes le « réflexe automobile ».

Les jeunes qui n'auront pas acquis l'expérience des déplacements piétons en milieu urbain seront, à l'âge adulte, plus enclins à utiliser une automobile, même pour les déplacements de courte durée. Comme les jeunes ont tendance à perpétuer les comportements acquis durant leur enfance, il est important d'effectuer la promotion du déplacement actif dès l'école primaire (Davis et coll., 2002).

Il est important de retarder l'acquisition de la voiture puisque, selon la SAAQ, « Les jeunes conducteurs de 16 à 24 ans sont surreprésentés dans les accidents de la route : même s'ils sont titulaires de seulement 10 % des permis de conduire, ils étaient impliqués dans 25 % des accidents avec dommages corporels en 2009. Les principales causes sont l'inexpérience et la témérité. » (SAAQ, 2010). Une meilleure offre de service des transports collectif et actif représente une solution pour diminuer ce fardeau d'accidents.

TRANSPORT ET SÉCURITÉ

Les recommandations 3 à 12, 29 et 41 touchent directement à cette préoccupation de santé publique

Ce que nous constatons en lien avec le transport

- L'aménagement urbain conditionne la sécurité routière, en particulier celle des piétons et des cyclistes.
- Les mesures d'éducation et de sensibilisation sont moins efficaces pour prévenir les traumatismes de la route que les mesures environnementales (modification de l'urbanisme).
- Le transport actif doit se faire dans des environnements sécuritaires et favorables : voies cyclables adéquates, trottoirs bien entretenus, mesure d'apaisement du trafic, respect du Code de la route par un renforcement des mesures de contrôle.
- En ville, les traumatismes routiers sont plus fréquents dans les quartiers défavorisés.
- Des mesures efficaces de réduction de la vitesse contribuent à réduire le fardeau des traumatismes.
- Le virage à droite peut représenter un risque supplémentaire pour les piétons et les cyclistes.

Ce que nous accueillons favorablement dans le Plan

- La volonté de mieux développer la Ville pour soutenir la mixité des usages.
- Le développement et la promotion du transport actif et du transport collectif.

Ce que nous proposons

- Intégrer la sécurité dans les préoccupations du groupe de travail sur la mobilité durable, en particulier pour les clientèles plus vulnérables, soit les personnes âgées, les femmes enceintes, les personnes à mobilité réduite et les enfants (ex. : faire respecter les limites de vitesse en ville, interdire le virage à droite sur feu rouge en territoire scolaire).
- Reconnaître l'importance et mettre en place des mesures touchant les environnements bâtis (ex. : mesures d'apaisement de la circulation automobile comme les dos d'ânes, développement d'aménagements cyclables et piétonniers sécuritaires) qui faciliteront les déplacements actifs.
- Concevoir l'aménagement urbain à l'échelle locale (arrondissement, quartier) et tenir compte des enjeux et des préoccupations de sécurité tels que perçus par les citoyens d'un quartier ou d'un milieu de vie. De même, tenir compte des répercussions de ces changements d'un quartier à l'autre.

Se déplacer en toute sécurité

Lors de l'implantation du programme « Mon école à pied, à vélo! » auprès de 32 écoles de la région de la Capitale-Nationale, les parents ont systématiquement mentionné l'absence de sécurité aux abords de l'école comme contrainte à l'adoption, par leurs enfants, d'un mode de transport actif pour se rendre à l'école. Durant les consultations menées par la DRSP, lors de l'évaluation de ce programme, les parents ont proposé les actions suivantes pour augmenter les déplacements actifs aux abords des écoles :

- la réalisation d'activités de sensibilisation favorisant :
  - la prise de conscience et l'adoption de comportements en faveur des déplacements actifs par les élèves et leurs parents;
  - la prise de conscience du concept de sécurité dans les déplacements sur la route et l'adoption de comportements sécuritaires par les élèves et leurs parents;
- la mise sur pied d'un projet d'accompagnement (pédibus);
- la mise en place d'un environnement favorable du transport actif.

Par ailleurs, la marche et les autres modalités de transport actif, en pays nordique, représentent un défi de taille pour l'hiver, notamment sur le plan de la sécurité, en particulier pour les populations vulnérables, dont les personnes âgées et les enfants. Or, ce sont ces mêmes populations qui retirent les plus grands bénéfices de la marche. Avec le réchauffement climatique, la Ville de Québec connaîtra au cours des prochaines années davantage d'évènements climatiques propices à la formation de glace sur les trottoirs (gel-dégel, verglas), tout comme des événements climatiques extrêmes, limitant le recours au transport actif, à moins que des infrastructures ne soient adéquatement entretenues ou encore spécifiquement conçues pour y faire face (P. Gosselin, INSPQ, comm. personnelle).

Les piétons et les cyclistes sont des usagers vulnérables de la route. Ainsi, le stress et la peur engendrés par le trafic peuvent décourager la pratique du vélo à des fins de transport ou de loisir (DSP Montréal, 2006). De plus, la présence de mesures d'apaisement de la circulation (ex. : dos d'ânes, rétrécissement de la route) et le développement d'aménagements cyclables et piétonniers sont des facteurs clés dans les déplacements actifs sécuritaires (INSPQ, 2009). Enfin, il est reconnu que les traumatismes routiers sont plus fréquents dans les quartiers où la défavorisation matérielle et sociale y est plus grande (DSP Montréal, 2006; Sustainable Development Commission, 2010).

TRANSPORT, PAUVRETÉ ET EXCLUSION SOCIALE

Les recommandations 3 à 12, 13 et 63 touchent directement à ces préoccupations de santé publique

Ce que nous constatons en lien avec le transport

- Au chapitre de la vulnérabilité des personnes, il faut tenir compte non seulement de l'âge et de la mobilité, mais également du statut social, du genre, de l'origine ethnoculturelle et du revenu.
- Les coûts du transport collectif peuvent devenir inabordables pour des ménages à faible revenu, incluant les personnes seules. Or, le besoin de se déplacer est universel.
- Le transport constitue une clé d'accès aux ressources qui répondent aux besoins essentiels des citoyens (ex. : emploi, supermarchés qui présentent une meilleure offre d'aliments sains, nutritifs et à prix abordable, écoles, banques, services de santé et services sociaux; création et maintien de liens sociaux avec parents, amis et dans les loisirs).
- Le transport collectif donne lieu à des discriminations envers certains usagers, qui pourraient cesser d'utiliser ce mode de transport, restreignant ainsi leur participation sociale.

Ce que nous accueillons favorablement dans le Plan

- La volonté politique d'augmenter l'accessibilité au transport en commun pour certains groupes plus vulnérables, notamment les personnes à mobilité réduite et les personnes âgées.
- La mixité des vocations des quartiers en développement.
- Un meilleur accès à des services par la transformation de l'autoroute Laurentien en boulevard urbain.
- L'amélioration de la desserte de transport dans le quartier Saint-Roch.

Ce que nous proposons

- Veiller à ce que les recommandations du Plan de mobilité durable ne contribuent pas à augmenter l'exclusion sociale et la pauvreté.
- Prévoir des investissements suffisants dans les transports collectifs afin d'ajuster les coûts en fonction de la capacité de payer des personnes (personnes à faible revenu, enfants, étudiants) pour offrir une tarification réellement « abordable » à tous les citoyens.
- Valoriser la mixité sociale dans les projets d'urbanisme sous l'angle des écarts socioéconomiques en offrant des logements abordables et de qualité pour les citoyens de la communauté urbaine.
- Maintenir ou favoriser la proportion de 30 % du développement immobilier réservé au logement social dans tous les arrondissements de la Ville.
- Élargir la notion d'accessibilité à divers services et besoins de base, non seulement aux garderies, mais aussi aux supermarchés, aux services de santé et aux carrefours d'emplois (ex. : parcs industriels).
- Écouter, valoriser et soutenir les initiatives locales de mobilisation et de participation citoyenne en rapport avec le transport et l'aménagement urbain, notamment les initiatives en milieu scolaire ou provenant de comités de citoyens déjà mobilisés.



Le transport comme moyen de participation sociale et d'accès aux services essentiels

L'équité en transport est une question d'accès aux ressources et à l'ensemble des services, d'intégration sociale, de respect des milieux de vie, de mesures favorables pour les plus démunis et de participation citoyenne inclusive. L'équité est à l'intersection des dimensions sociale et économique du modèle de développement durable.

Il est reconnu que les populations défavorisées sur le plan socioéconomique sont les plus touchées par les impacts négatifs d'un service inadéquat de transport, et aussi celles qui bénéficieraient le plus d'une amélioration du réseau de transport collectif (DRSP, 2006; Sustainable Development Commission, 2010).

Le coût d'accès au transport collectif peut être compromis si le ménage doit consacrer plus de 20 % de ses revenus au transport (DRSP, 2006). Le faible revenu impose une gestion budgétaire très serrée où le transport et l'alimentation sont des dépenses essentielles compressibles comparativement à l'électricité et au loyer[1]. Les personnes vulnérables disposent alors de peu de marge de manœuvre avant de basculer dans l'insécurité alimentaire ou l'isolement faute de pouvoir se déplacer vers les services de base (DRSP, 2008). D'ailleurs, le coût du transport figure parmi les obstacles qui limitent l'accès aux soins de santé chez les populations « insuffisamment servies[2] » par le système de santé (Santé Canada, 2001).

L'accès à des supermarchés est associé à une prévalence moindre d'excès de poids, surtout pour des populations défavorisées sur le plan socioéconomique. Il est aussi démontré qu'en Amérique du Nord, une rareté de supermarchés a été constatée dans les quartiers défavorisés (INSPQ, 2010). Le transport en commun devient donc, pour les citoyens moins nantis, le seul moyen d'accéder à des aliments sains et nutritifs de même qu'à un ensemble de services.

Des citoyens consultés sur les inégalités sociales de santé ont mentionné certaines difficultés d'accès aux services de santé, soit de nature financière (lié au coût du transport), soit en rapport avec une desserte déficiente du transport collectif (ex. : horaire incompatible, trajet incomplet). La consultation a aussi mis en évidence que le transport collectif, malgré ses vertus, peut aussi être la source de discrimination, à moins qu'une approche sociale inclusive ne soit envisagée pour valoriser la mixité sociale dans les transports.

Enfin, la Direction de santé publique de Montréal (2006) insiste sur l'importance de définir et de suivre des indicateurs afin de rendre compte des problèmes d'accessibilité pour ainsi éviter la création et la dégradation de zones précarisées ou isolées.

[1] En 2010, il en coûtait en moyenne 684 $ mensuellement pour un logement de quatre pièces dans la région de la Capitale-Nationale.

[2] Dans ce document, les populations « insuffisamment servies » par le système de santé réfèrent notamment aux personnes ayant un faible revenu, aux peuples autochtones, aux immigrants, aux réfugiés et aux personnes à mobilité réduite.

TRANSPORT ET SANTÉ ENVIRONNEMENTALE

Les recommandations 1, 2, 13 à 28, 33 à 36 touchent directement à cette préoccupation de santé publique

Ce que nous constatons en lien avec le transport

- En l'absence de transport collectif efficace et accessible, tout phénomène de densification urbaine entraîne une densification du trafic.
- Outre les traumatismes routiers, la densification du trafic entraîne une augmentation de la pollution atmosphérique qui constitue un impact important sur la santé, plus particulièrement chez les personnes vulnérables.
- La densification du trafic peut entraîner une augmentation du bruit ambiant qui pourrait devenir dommageable pour la santé.
- La densification du trafic, la sous-utilisation du transport en commun, le vieillissement et l'entretien insuffisant du parc automobile contribuent à l'augmentation des émissions de gaz à effet de serre.
- Les aires asphaltées (y compris les stationnements incitatifs) contribuent à augmenter le phénomène de rétention de la chaleur en milieu urbain (îlots de chaleur) qui représente un facteur de risque important pour la santé, notamment lors d'épisodes de chaleur accablante.
- Le transport et l'entretien insuffisant des aménagements routiers favorisent la colonisation et la dissémination de l'herbe à poux dans la ville. Or, le pollen de l'herbe à poux limite le transport actif des personnes allergiques.
- La densification urbaine augmente la production de déchets, ce qui entraîne une augmentation du camionnage pour leur collecte.

Ce que nous accueillons favorablement dans le Plan

- L'utilisation du transport collectif et la diminution de la proportion des déplacements attribuables à la voiture dans la région.
- Le développement et la promotion des transports actif et collectif.
- Le choix de l'intermodalité dans les déplacements vers le centre-ville.
- Le renforcement de certains axes routiers pour alléger le fardeau lié au transport dans les quartiers densément peuplés.
- Le remplacement de la flotte actuelle des autobus du RTC par des véhicules électriques ou, à tout le moins, hybrides.

Ce que nous proposons

- Accélérer le remplacement du parc de véhicules de la Ville de Québec par des véhicules électriques ou, à tout le moins, hybrides et, dans l'intérim, assurer un entretien adéquat du parc actuel afin de diminuer leurs émissions polluantes.
- Mettre en place des mesures d'atténuation adéquates afin que la densification du trafic sur les grands axes n'amplifie pas les problèmes de bruits existants.
- Prévoir de nouvelles formes d'aménagement (recouvrement, végétalisation) des stationnements incitatifs ou autres pour diminuer leur contribution aux îlots de chaleur urbains et établir des partenariats avec les commerces et les propriétaires de stationnements existants pour optimiser l'utilisation de ces aires à des fins incitatives.
- Intensifier le contrôle de l'herbe à poux dans la ville, particulièrement le long des corridors de transport actif.
- Accélérer la mise en œuvre du *Plan de gestion des matières résiduelles* particulièrement dans les secteurs industriel, commercial et institutionnel (ICI) afin de réduire la collecte des matières résiduelles et leur traitement.
- Implanter des mesures dissuasives à l'égard de l'utilisation de l'automobile dans les zones densément peuplées et desservies par le transport collectif (ex. : Stockholm).



Le transport, l'environnement et la santé

La pollution atmosphérique générée dans la région de la Capitale-Nationale provient principalement du chauffage au bois et du transport (MDDEP, 2010). Selon les statistiques présentées dans le Plan, le nombre de véhicules immatriculés (autos et camions légers) dans l'agglomération de Québec a augmenté de 1996 à 2006 de près de 45 000 (+17,9 %), pour atteindre 295 000 véhicules, soit une augmentation annuelle moyenne de plus de 4 000 véhicules (Ville de Québec, 2010).

Une voiture récente de série intermédiaire qui franchit 15 000 km par année produit environ trois tonnes de CO_2 (OTD, 2010). Donc, 295 000 véhicules émettront au moins 880 000 tonnes de CO_2 par année, c'est-à-dire neuf fois plus que ce qui est produit par l'incinérateur de la Ville de Québec (Ville de Québec, 2010). À ces émissions s'ajoutent également d'autres polluants très nocifs pour la santé tels que les oxydes d'azote, les particules et les composés organiques volatils.

Le fait d'habiter à proximité des grands axes de transport multiplie par deux le risque individuel de décès par maladies cardiovasculaires (Morris, 2001). Tout phénomène de densification du trafic, que ce soit en automobile, par autobus ou par camionnage, peut entraîner des impacts importants sur la santé (maladies respiratoires et cardiovasculaires, impacts psychosociaux).

Le transport est une source importante de genèse des gaz à effet de serre. Bien que la contribution spécifique de la CMQ soit à préciser, elle ne serait pas nulle. Plusieurs politiques de développement liées à l'automobile peuvent contribuer à multiplier les effets des changements climatiques. C'est le cas, en particulier, des aires asphaltées en milieu urbain, qui multiplient les îlots de chaleur (Giguère, 2009). Ainsi, un stationnement incitatif, qui sert à diminuer le fardeau des automobiles en milieu urbain, peut contribuer à certains autres problèmes de santé si aucune mesure d'atténuation n'est prévue (Giguère, 2009).

Le transport favorise la dissémination des graines d'herbe à poux. Par ailleurs, une étude montréalaise chez les enfants de 6 mois à 12 ans, a confirmé un lien entre la présence d'herbe à poux dans leur quartier et leurs allergies (DSP Montréal, 2008). Or, ces allergies nuisent aux déplacements actifs des personnes allergiques en période de pollinisation. C'est pourquoi le contrôle de l'herbe à poux doit être intensifié sur le territoire afin d'en diminuer les impacts.

Par ailleurs, certaines modalités de transport sont particulièrement bruyantes. C'est à partir de 30 dB(A) que les bruits environnants entraînent des impacts sur la santé (ex. : difficulté de sommeil, fatigue, hypertension) (OMS, 1999). La densification du trafic, y compris les modalités alternatives de transport collectif, si elle s'accompagne d'une augmentation du bruit ambiant, peut augmenter le fardeau des maladies cardiovasculaires et les problèmes de santé mentale chez les personnes qui y sont exposées (Lévesque et Gauvin, 1996).

L'activité urbaine qui inclut le transport des matières résiduelles, l'entretien des axes routiers, la gestion de la neige, les grands travaux urbains (y compris ceux de densification du logement) a pour conséquence d'augmenter le transport lourd en milieu fortement peuplé. En général, le camionnage est plus polluant, plus générateur de GES et plus bruyant que l'automobile. La CMQ présente la particularité de posséder des sites de gestion des déchets et de la neige au cœur de la ville, ce qui réduit les distances à parcourir, mais qui augmente la charge du camionnage dans les quartiers densément peuplés hébergeant les sites de gestion. Sans une réduction à la source des matières résiduelles ou des mesures efficaces de gestion décentralisée, le problème demeure entier.

CONCLUSION

La Direction régionale de santé publique de la Capitale-Nationale accueille favorablement le plan de mobilité durable.

L'accès au transport est un déterminant pour la qualité de vie et la santé des individus. Nous comprenons qu'il ne s'agit pas de contrer l'utilisation de l'automobile, mais plutôt de proposer des alternatives à cette utilisation.

Cependant, si l'automobile est en partie responsable des problèmes observés, tenter d'en dissuader l'utilisation de façon indirecte par une offre bonifiée sur le plan des transports collectif et actif ne résoudra peut-être pas complètement la problématique. Toutefois, nous croyons qu'il est encore possible, dans une perspective de développement durable où la santé et la qualité de vie constituent le premier principe d'action, que la Ville de Québec puisse aller encore plus loin dans certaines de ces recommandations. Ainsi, nous considérons :

- que les enjeux de sécurité et d'exclusion sociale devront être davantage mis de l'avant dans le plan final;
- qu'en intégrant la dimension sociale du développement durable et en particulier en s'intéressant à l'équité entre les différentes populations qui y vivent ou y travaillent, la Ville fera preuve d'un leadership novateur et prometteur favorisant la cohésion sociale;
- que l'horizon déployé sur trente ans apparaît long au regard des enjeux que soulève déjà le transport dans la région, notamment l'augmentation du temps passé dans la voiture et la densification du trafic telles qu'observées depuis cinq ans. Nous encourageons la Ville de Québec à procéder selon un échéancier plus serré pour la mise en œuvre de ce plan de mobilité durable;
- qu'à l'instar de la Ville de Stockholm, récemment reconnue première ville écologique en Europe, il est possible de réduire les gaz à effet de serre tout en rendant la ville plus sécuritaire et moins polluée, et ce, dans un horizon temporel relativement court;
- que la participation citoyenne doit aller au-delà de la simple consultation et représente pour la Ville un engagement continu, soutenu et valorisé dans le temps. À cet égard, l'importance de mettre en place les recommandations à l'échelle locale des milieux de vie, avec les communautés qui y vivent, apparaît fondamentale.

Finalement, la Direction régionale de santé publique de la Capitale-Nationale offre sa collaboration dans les travaux à venir afin de déterminer les orientations à privilégier.

RÉFÉRENCES

Davis, A. et coll. (2002). A Physical Active Life Through Everyday Transport with a Special Focus on Children and Older People and Examples and Approaches from Europe. World Health Organization, Regional Office for Europe, 47 p.

Direction de santé publique de Montréal (2006). Le transport urbain, une question de santé. Rapport annuel 2006 sur la santé de la population montréalaise, Agence de la santé et des services sociaux de Montréal, Montréal. 132 p.

Direction de santé publique de Montréal (2008). Prévalence des manifestations allergiques associées à l'herbe à poux chez les enfants de l'Ile de Montréal. Agence de la santé et des services sociaux de Montréal, Montréal, 33 p.

Direction régionale de santé publique de la Capitale-Nationale (2008). Évaluation d'implantation et de pertinence du Plan d'action en sécurité alimentaire pour la région de la Capitale-Nationale 2004-2007. Agence de la santé et des services sociaux de la Capitale-Nationale, Québec, 109 p.

Direction régionale de santé publique de la Capitale-Nationale (2008). Portrait de santé : les statistiques. Québec, Tableau 5, p. 247.

Giguère, M. (2009). Mesures de lutte aux îlots de chaleur urbains – Revue de la littérature. Institut national de santé publique de la Capitale-Nationale, Québec, 95 p.

Institut de la statistique du Québec (ISQ) (2008). Enquête sur la santé dans les collectivités canadiennes - Nutrition (2004), L'alimentation des jeunes québécois : un premier tour de table, Collection la santé et le bien-être, Québec, p. 26.

Institut national de santé publique du Québec (2009). Les aménagements cyclables : un cadre pour l'analyse intégrée des facteurs de sécurité, Québec, p. 7.

Institut national de santé publique du Québec (2010). L'impact de l'environnement bâti sur l'activité physique, l'alimentation et le poids. Collection Politiques publiques et santé, Direction du développement des individus et des communautés, Québec, 98 p.

Lévesque B, D. Gauvin, (1996). Le bruit communautaire. Bulletin d'information en santé environnementale (BISE). [en ligne] http://www.inspq.qc.ca/bulletin/bise/1996/bise_7_1.asp?Annee=1996.

Ministère du développement durable, de l'Environnement et des Parcs. La qualité de l'air à Québec entre 1994 et 2008. [en ligne] http://www.mddep.gouv.qc.ca/air/ambiant/index.htm. 22 septembre 2010.

Morris, R.D. (2001). Airborne Particulates and Hospital Admissions for Cardiovascular Disease: a Quantitative Review of the Evidence, Environmental Health Perspective, vol. 109, suppl. 4, pp. 495-500.

Option Transport Durable (OTD) (2010). Les émissions de gaz à effet de serre d'environ 200 véhicules. [En ligne] : http://www.transportdurable.qc.ca/ges/pr_voitures_co2.htm, 22 septembre 2010.

Organisation mondiale de la Santé (OMS) (1999). *Directive de l'OMS relatives au bruit dans l'environnement*. [En ligne] : http://ufcna.com/OMS-directives.html, 22 septembre 2010.

Organisation mondiale de la Santé (OMS) (2009). Combler le fossé en une génération : instaurer l'équité en santé en agissant sur les déterminants sociaux de la santé : rapport final de la Commission des Déterminants sociaux de la Santé. 232 p.

Santé Canada (2001). « Certaines circonstances ». Équité et sensibilisation du système de soins de santé quant aux besoins des populations minoritaires et marginalisées. Recueil de documents et de rapports préparés pour Santé Canada, Ottawa, Canada, 283 p.

Société de l'Assurance automobile du Québec (2010). [En ligne] : http://www.saaq.gouv.qc.ca/prevention/jeunesconducteurs/index.php. (22 septembre 2010).

Sustainable Development Commission (2010). Sustainable Development : The Key to Tackling Health Inequalities, 74 p.

Ville de Québec (2010). Plan de mobilité durable. Pour vivre et se déplacer autrement. Document de consultations. 133 p.

Ville de Québec. Évolution des émissions de GES [en ligne] http://prod.ville.quebec.qc.ca/fr/ma_ville/environnement/air/docs/progression_emissions.pdf. 22 septembre 2010.

World Health Organization (WHO) (2010). Equity, Social Determinants and Public Health Programmes. 285 p.

Plan de mobilité durable – mémoire

ESPACE CARTIER

Association des commerçants de l'axe Montcalm

Septembre 2010

L'Association des commerçants de l'axe Montcalm tient tout d'abord à féliciter les membres du groupe de travail pour l'ensemble du plan de mobilité durable.

L'exercice de consultation auquel la population de Québec s'est prêtée au cours des dernières semaines et au cours des derniers mois cadre clairement dans une politique démocratique.

Dans le même ordre d'idée, il est souhaitable que les recommandations et les commentaires exprimés dans les différents mémoires soient pris en compte dans les décisions à venir.

Le constat

Plusieurs choses entendues et analysées depuis deux ans amènent notre Association à des réflexions, à des questions non résolues, à des constats et aussi à des propositions. Dans un esprit de développement urbain contemporain, nos membres comprennent la nécessité de favoriser la « mobilité durable ». Toutefois, comment le faire dans l`intérêt du plus grand nombre de personnes concernées et qui sont ces personnes?

Premièrement, les gens concernés sont ceux qui habitent le secteur visé. Deuxièmement, les commerçants qui y ont investi du temps, de l'énergie et des sommes d'argent considérables. Troisièmement, les gens qui fréquentent le quartier et qui le traversent.

L'analyse de l'impact sur la vie résidentielle et commerciale du quartier est la plus importante à faire et semble néanmoins hautement minimisée. Les propositions soumises jusqu'à maintenant sont basées principalement sur les besoins des gens qui traversent la haute-ville d'est en ouest. Sur le plan commercial, on tente de faire croire que ce nouvel axe de transport rapide et efficace amènera une nouvelle clientèle à notre secteur commercial.

Pourtant, les gens qui circulent sur l'axe entre la colline parlementaire et l'Université Laval sont les actuels utilisateurs et le seront aussi pour ce même futur axe compte tenu de leur résidence et de leur occupation professionnelle. Ces utilisateurs connaissent déjà les quartiers Montcalm et St-Sacrement. Ils font déjà le choix de s'y arrêter ou non pour consommer. En conséquence, il est bien hasardeux de prétendre que d'améliorer la vitesse et la qualité du transport en commun et du transport actif amènerait une nouvelle clientèle dans le quartier.

La diversité commerciale du quartier Montcalm est unique. Elle pourrait se comparer à celle de la rue Maguire, mais encore plus large de par son développement sur René-Lévesque, complémentaire à la rue Cartier. Ce tronçon ainsi développé mérite le même traitement que les axes perpendiculaires Cartier ou Maguire. Cette diversité offre la possibilité d'une consommation entièrement locale pour ceux qui le désirent. Toutefois, certains de ces commerces vivent presque exclusivement d'une clientèle qui provient de l'extérieur du quartier.

Ils ont tous choisi de s'y installer par intérêt pour cette richesse dans la diversité commerciale, et l'amour du quartier. Ils ont aussi choisi une clientèle riche, non au sens de l'argent, mais bien au sens de ses valeurs de consommateur.

Il faut aussi reconnaître la diversité commerciale de Montcalm. Actuellement, les résidants et les commerçants de ce secteur s'entendent tous pour avouer que le plan de mobilité durable prévu pour les 20 prochaines années pourrait considérablement changer la vie du quartier développée et consolidée depuis de nombreuses années. En ce moment, les résidants, les commerçants et les clients sont inquiets des effets négatifs non calculés et non vérifiés que pourrait créer ce plan.

Bref, notre Association n'est pas contre le développement durable, ni contre l'amélioration du transport en commun, ni contre la consolidation de réseau de pistes cyclables de la ville de Québec, mais se questionne sur différents points fondamentaux non éclaircis jusqu'à présent par les personnes responsables de ce dossier. Entre autres :

- **Quel sera l'impact d'un sens unique sur la circulation?**
- **Avec le retrait des stationnements sur René-Lévesque et la construction d'un terre-plein, comment les commerces pourront-ils recevoir leurs livraisons quotidiennes, faire la vidange de leurs conteneurs ou encore procéder à des rénovations?**
- **Combien de stationnements seront enlevés?**
- **Quelles mesures seront mises de l'avant pour remplacer les stationnements perdus?**
- **Est-ce qu'il y a des mesures de compensation pour les commerces qui perdront l'accessibilité à leurs stationnements de cour arrière en raison de la construction d'un terre-plein?**
- **Quelles mesures d'atténuation seront prises si des travaux majeurs, comme prévu dans le plan de mobilité durable, doivent être complétés?**
- **Quelles solutions sont prévues pour aider les piétons à se déplacer en toute sécurité sur le boulevard René-Lévesque si la bande tampon créée par les stationnements est enlevée?**

Voilà donc des questions essentielles auxquelles notre Association demande des réponses.

Les recommandations

Les impacts du réaménagement du boulevard René-Lévesque

L'Association des commerçants de l'axe Montcalm insiste, d'entrée de jeu, sur le fait que des études d'impacts doivent être réalisées pour le scénario de réaménagement du boulevard René-Lévesque et ses autres possibilités. Il est irréaliste d'avancer et encore moins d'accepter un dossier sans se préoccuper des impacts potentiels pour les commerçants, pour les résidents de ce boulevard et pour ceux en périphérie.

L'Association déplore le manque de solutions du comité ayant produit le plan de mobilité durable en ce qui a trait aux problématiques causées par le réaménagement du boulevard René-Lévesque. L'Association des commerçants demande aux élus responsables de ce dossier d'expliquer publiquement les solutions envisagées aux problèmes soulevés en consultations publiques avant l'adoption du plan de mobilité durable par le conseil municipal.

Piste cyclable

Étant donné le nombre minime de vélos circulant sur René-Lévesque, étant donné que le réaménagement de René-Lévesque créerait trop d'impacts négatifs et non résolus par les élus responsables, étant donné que le circuit proposé répondrait seulement au petit groupe de cyclistes utilitaires, étant donné qu'une majorité des cyclistes, résidants et commerçants appuient le projet de Père-Marquette, étant donné que des solutions supplémentaires sont proposées sur Père-Marquette qui répondrait aux demandes des cyclistes, l'Association accorde son appui au tracé de piste cyclable sur la rue Père-Marquette et sur celui de Grande-Allée proposé par madame Guérette.

Par ailleurs, l'Association recommande au comité de la mobilité durable de se pencher sur la nouvelle proposition de tracé sur Grande-Allée.

Enfin, l'Association recommande aux responsables du dossier de considérer le projet de la piste cyclable dans son ensemble et d'adapter un tracé de façon à ce qu'il puisse attirer une clientèle ludique. Bref, que le tracé puisse attirer les familles, les touristes et les personnes de tous âges. Actuellement, le projet de piste cyclable du René-Lévesque n'est pas adapté à une clientèle élargie. Il faut améliorer le réseau cyclable sans que celui-ci devienne une dépense, mais un investissement. Ainsi, le tracé sur Père-Marquette ou encore celui de Grande-Allée permettrait d'attirer une clientèle beaucoup plus diversifiée.

Déplacements actifs et en commun

L'Association des commerçants juge favorable la recommandation du comité de travail relativement aux mesures de découragement de la circulation de transit dans les rues de quartier. Cependant, nos membres considèrent que le projet de René-Lévesque ira à l'encontre de cette inquiétude et entraînera la circulation nuisible aux résidents du quartier.

Elle 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.

L'Association endosse la vision du comité de travail quant à l'amélioration des déplacements actifs comme la marche. Étant un déplacement important pour les résidents et la clientèle du quartier, il est essentiel que les personnes responsables du dossier prennent en compte ce moyen de déplacement au moment de faire leur choix.

Stationnements

L'Association s'inquiète quant aux impacts négatifs de l'élimination des cases de stationnement sur le boulevard René-Lévesque. Comme il s'agit d'une artère à mixité commerciale et résidentielle, il va de soi d'éviter d'enlever des cases de stationnements dans un quartier déjà affecté par un problème de stationnement.

Il est nécessaire que la Ville de Québec présente des solutions au possible retrait des cases de stationnements à cet endroit. Selon l'Association, la construction d'espaces de stationnement souterrains de masse et l'amélioration de la signalisation de ceux-ci doivent faire partie des discussions et des solutions. Il est important, comme dans plusieurs villes d'Europe, de permettre l'accès à la ville aux automobilistes, de leur permettre de stationner au centre-ville pour ensuite les inciter à se déplacer à pied, en vélo ou en transport en commun.

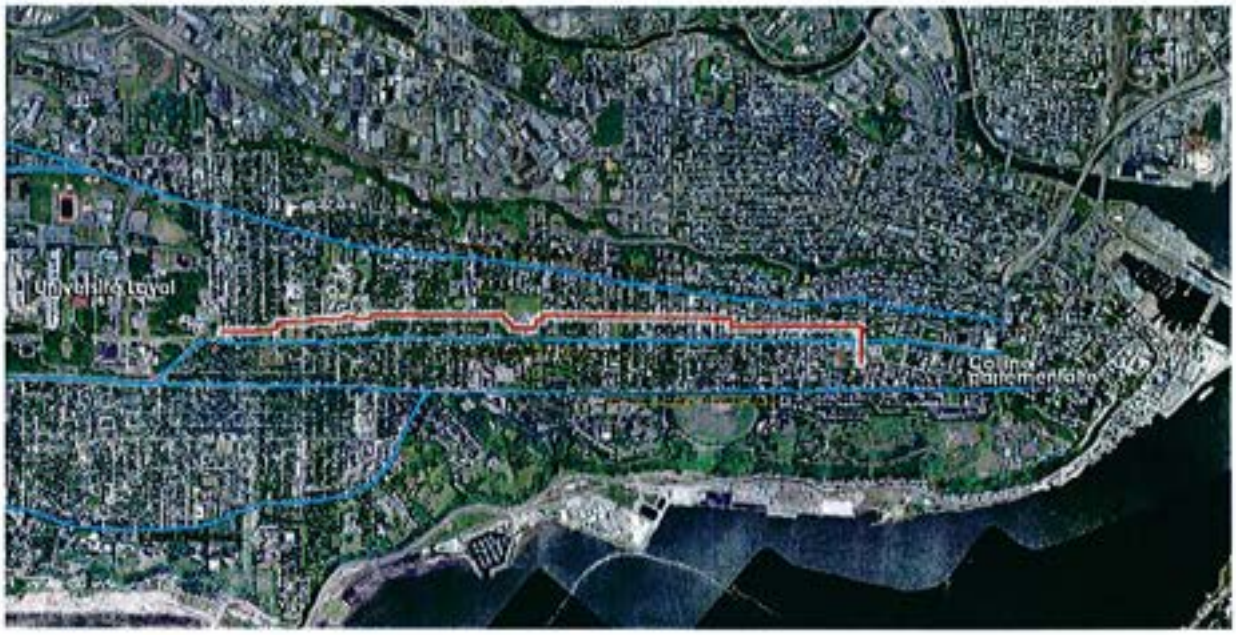
L’implantation d’un terre-plein et d’un sens unique

En ce qui concerne le réaménagement du boulevard René-Lévesque, il faudra tenir compte de l’effet qu’auront l’implantation d’un terre-plein central et sa transformation en voie à sens unique. Ce réaménagement amène clairement des conséquences négatives aux commerçants et aux résidants du quartier Montcalm.

Étant donné que le terre-plein et le sens unique ne permettraient plus à certains commerçants et résidants d’avoir accès à leur cour, à leurs livraisons et à leurs conteneurs de vidange et de récupération, étant donné que le boulevard René-Lévesque est la seule artère directe qui donne accès à l’autoroute Dufferin-Montmorency, étant donné que des commerçants ont payé des sommes d’argent dans le fond de stationnements de la Ville de Québec, étant donné qu’aucune étude d’impact n’a été effectuée, l’Association insiste sur le fait que les élus responsables du dossier devraient analyser d’autres options de réaménagement qui élimineraient les impacts négatifs énumérés précédemment.

En somme, l’Association des commerçants de l’axe Montcalm considère que les éléments énumérés dans le présent mémoire méritent une attention particulière et devraient nécessairement, au cours des prochaines semaines, faire partie d’un suivi des élus responsables du dossier auprès des acteurs concernés.

Mémoire sur l'implantation d'une piste cyclable entre la Colline parlementaire et la Cité Universitaire en alternative au tracé du boulevard René-Lévesque



Consultation publique sur le *Plan de mobilité durable* de la Ville de Québec

Présenté par
M. Marc Letellier, OAQ, OAA, FIRAC
Gagnon, Letellier, Cyr, Ricard, Mathieu architectes

SEPTEMBRE 2010

TABLE DES MATIÈRES

1. OBJET DU MÉMOIRE

2. MISE EN CONTEXTE

3. QUELQUES CHIFFRES

4. CONSTATS

5. PROPOSITION

6. TYPOLOGIES DES AMÉNAGEMENTS

7. CONCLUSION

ANNEXES

1. Plan de la piste cyclable de la Haute-ville
2. Plan agrandi de la piste cyclable de la Colline Parlementaire à la Cité Universitaire

1. Objet du mémoire

Ce mémoire s'inscrit dans le cadre des consultations publiques sur le Plan de mobilité durable de la Ville de Québec. Il a pour objet de présenter des propositions visant à bonifier certaines recommandations du plan relatives à l'aménagement de voies cyclables reliant la colline parlementaire et la cité universitaire.

Plus spécifiquement, le document vise à proposer une alternative plus simple et plus directe que l'hypothèse no 2 du plan tout en évitant les contraintes et les écueils de la mise en œuvre de l'hypothèse no 1 du plan le long de l'artère majeure et essentielle qu'est le boulevard René-Lévesque.

2. Mise en contexte

Nous appuyons la volonté de la Ville de Québec, exprimée dans son Plan de mobilité durable, de promouvoir le transport actif notamment le cyclisme; à cet égard, nul n'est contre la vertu. Cependant, cette volonté qui s'inscrit dans les grands principes de développement durable, devrait se traduire par des actions efficaces et empreintes de pragmatisme plutôt que par des gestes improvisés et des attitudes intransigeantes .

Élaborées dans cette perspective, les solutions proposées permettraient de répondre de façon optimale et réaliste aux besoins des cyclistes (utilitaires et autres) en tenant compte de leur nombre, de leur destination saisonnière et des rigueurs climatiques hivernales qui sévissent à Québec de novembre à avril et qui handicapent considérablement le potentiel d'accroissement de la pratique de cette activité. En outre, cette approche pragmatique permettrait de minimiser les impacts négatifs sur les résidents des secteurs concernés, sur les commerçants de la rue Cartier et du boulevard René-Lévesque ainsi que sur l'ensemble de la population qui utilise l'automobile dans ses déplacements entre la colline parlementaire et Sainte-Foy.

3. Quelques chiffres

Malheureusement, les statistiques incluses dans le Plan de mobilité durable sont très sommaires, pour ne pas dire inexistantes, quant au nombre réel de cyclistes voyageant dans l'axe concerné; il en va de même pour le nombre d'automobiles circulant sur René-Lévesque. Il est donc difficile d'évaluer véritablement l'impact de l'implantation d'une piste cyclable importante sur le boulevard René-Lévesque tel que proposé dans le Plan. La question : "on accommode combien de cyclistes et pendant combien de temps au détriment de combien d'automobilistes?"ne devrait pas rester sans réponse.

Les seules statistiques auxquelles nous avons eu accès sont incluses dans le comptage cycliste de Vélo-Québec effectué durant la semaine de la rentrée scolaire le 11 septembre 2008 et dans certaines données transmises par la Ville de Québec pour le 21 avril 2009 et 2 juin 2009.

Bien qu'extrêmement fragmentaires, ces documents ainsi que les informations incluses au Plan révèlent une très faible proportion de cyclistes se déplaçant sur cet axe en comparaison du nombre total de déplacement. En effet, cette proportion est inférieure à 2% durant la période de la rentrée scolaire, elle diminue considérablement au printemps et à l'été pour presque totalement s'annuler de novembre à avril.

Plus spécifiquement sur le boulevard René-Lévesque, le nombre de cyclistes comptés aux heures de pointe au coin de la rue Joffre le 2 juin 2009 était de 255 tandis qu'au coin de la rue Holland le 21 avril 2009 le nombre d'automobilistes était d'environ 16,000. Ainsi, en limitant à seulement une voie sur quatre l'accès automobile sur René-Lévesque, l'on devrait prévoir qu'environ 12,000 véhicules iront alourdir la circulation déjà importante sur les autres voies accessibles dans les directions concernées. C'est un changement majeur et n'est-ce pas là demander à beaucoup de citoyens de payer trop cher le prix d'un accommodement consenti à quelques centaines de cyclistes pendant quelques mois? Poser la question c'est y répondre.

4. Constats

On comprend facilement que l'hypothèse no 1 du Plan, d'implanter une piste cyclable importante sur le boulevard René-Lévesque, comporte de multiples problèmes de mise en œuvre.

Premièrement, l'accroissement de trafic ainsi occasionné sur les voies restantes et dans les quartiers bordant cet axe va à l'encontre de plusieurs objectifs du Plan puisqu'il augmente la congestion, diminue la sécurité dans les rues des quartiers Montcalm et Saint-Sacrement et accroit la pression sur la circulation de transit.

Deuxièmement, le retrait des places de stationnement tout au long du boulevard et particulièrement dans le secteur de la rue Cartier, désavantage les résidents de cet axe en plus de causer de vives critiques justifiées de la part des commerçants qui craignent une perte d'achalandage.

Troisièmement, le design proposé qui incorpore un terre-plein au centre du boulevard René-Lévesque fait fi de la nécessité d'avoir accès aux résidences et immeubles situés sur le côté sud du boulevard René-Lévesque. A cet égard, la situation proposée comme la situation actuelle d'ailleurs, ne gère pas de façon efficace les virages à gauche qui accroissent la congestion sur cet axe.

Quatrièmement, aucune des solutions proposées que ce soit sur le boulevard René-Lévesque ou sur la rue Père-Marquette, n'incorporent des notions de réversibilité permanente ou temporaire pour tenir compte d'un échec potentiel de la solution adoptée ou simplement pour tenir compte de la rigueur de notre climat, notamment notre hiver long et pénible.

Enfin, réduire à 75% la capacité du boulevard René-Lévesque pour répondre aux besoins saisonniers des cyclistes est une solution peu réaliste qui comporte des impacts négatifs élevés pour une grande portion de la population alors que d'autres solutions, plus simples, plus efficaces et moins coûteuses permettraient d'atteindre les mêmes objectifs.

5. Proposition

Le tracé que nous proposons se veut une alternative à l'hypothèse no 1 du Plan de mobilité durable et une amélioration à l'hypothèse no 2. De ce fait, le tracé (Voir annexe) proposé passerait par l'avenue Turbull, la rue Crémazie, l'avenue Manrèse, la rue Père-Marquette, la Rue de Callières, la rue Gérard-Morisset et la rue Géronce-Gariépy.

Une piste cyclable traversant les quartiers Montcalm et Saint-Sacrement est beaucoup plus sécuritaire et agréable. En plus de son coté utilitaire, direct et rapide, le parcours doit offrir un cadre de promenade plaisant pour une utilisation familiale. Une voie au centre d'un boulevard ne peut offrir une telle qualité.

Axe Crémazie à Géronce-Gariépy





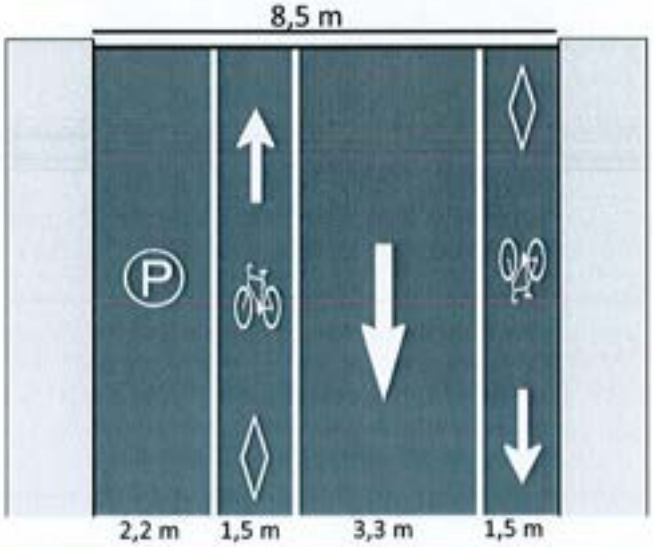
Le parcours que nous proposons se veut un peu plus sinueux que celui proposé sur le boulevard René-Lévesque. De plus, les arrêts aux intersections peuvent sembler un aspect négatif pour les adeptes du cyclisme utilitaire, toutefois ceux-ci doivent mettre en relation ce temps d'arrêt avec celui occasionné par les feux de circulations sur René-Lévesque. Certaines modifications à la signalisation et au sens des voies de circulation pourraient avantager les cyclistes en limitant le nombre d'arrêt obligatoire.En outre, ce parcours est celui qui est le plus près des institutions d'enseignements dont les plus importantes se situent le long du chemin Sainte-Foy, il offre donc l'avantage de s'approcher des destinations d'une grande roportion des cyclistes utilitaires.

Ce tracé impliquerait également des passages en piste bidirectionnelle de 3 mètres de largeur, sur certains terrains privés mais ceux-ci permettraient un tracé plus direct et donc plus efficace. Des droits de passage et des expropriations seraient alors à envisager pour quelques résidences, à cet égard les bâtiments du secteur ont une valeur moyenne de 312 000$ selon l'évaluation municipale. Les impacts seraient ainsi circonscrits en des points très précis plutôt que sur une large partie du territoire. De plus, les coûts engendrés par des passages seraient également moindre que ceux impliqués dans le réaménagement complet du boulevard René-Lévesque.

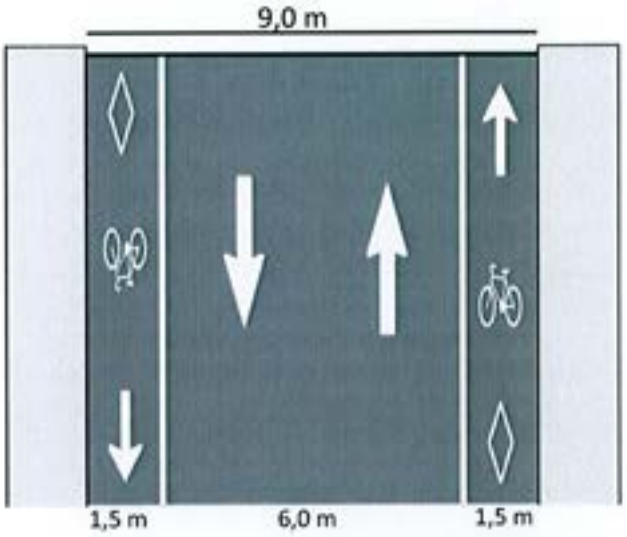
Finalement, le type d'aménagement pour la future piste cyclable doit faire l'objet d'études très particulières par des professionnels et surtout viser à réduire au maximum les impacts, comme la réduction du nombre de voie de circulation et de stationnement. De plus, cette piste devra être réversible pour tenir compte de l'hiver et éviter de ce fait l'aménagement de terre-pleins bloquant la circulation à certaines intersections.

6. Typologie des aménagements

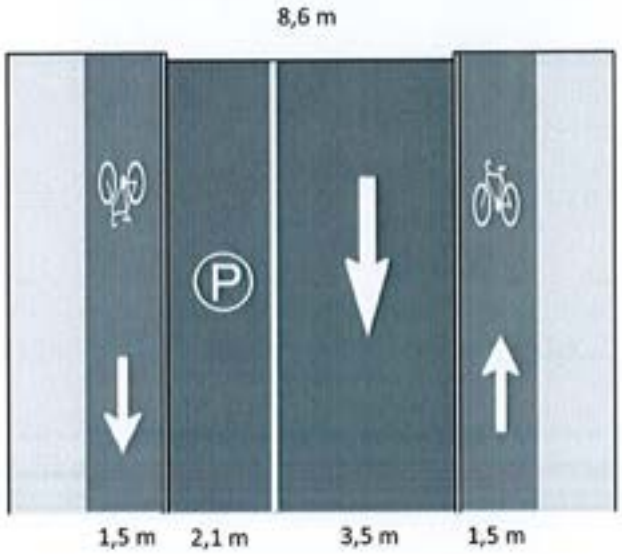
Les rues principales parcourus par la piste cyclable : Crémazie, Père-Marquette, de Callières et Géronce-Gariépy ont en moyenne 8,7 mètres de largeur entre les bandes de trottoir. Toutefois de longues sections de ces rues mesures souvent 10 mètres et même parfois plus de 12 mètres. Le choix du type d'aménagement doit se faire dans le respect des particularités du milieu où l'équipement s'insert.



Ce type d'aménagement permet de garder une voie de circulation à sens unique et une voie réservé au stationnement. Les bandes cyclables sur unidirectionnelles. La largeur de ce type d'aménagement peut varier de 8,4 à 10 mètres de largeur.



Ce type d'aménagement permet de conserver deux voies de circulation automobiles sans toutefois réserver d'espace de stationnement sur rue lors de la période estivale. Deux bandes cyclables unidirectionnelles au niveau de la chaussée permettent un déplacement sécuritaire des cyclistes.



Ce type d'aménagement est un peu plus sécuritaire que les précédents puisque les bandes cyclables sont surélevées au niveau du trottoir. La chaussée est donc dégagée pour laisser une voie de circulation automobile et une voie de stationnement.

7. Conclusion

La proposition formulée dans le présent document nous semble être la plus simple, la plus efficace, la plus économique et celle qui comporte le moins d'impacts négatifs. Certes, le débat n'est pas fini, il ne fait que débuter. Cependant, il ne doit pas céder qu'aux seules pressions des groupes d'intérêts tel que Vélo-Québec, les commerçants de la rue Cartier ou encore Accès transports viables mais plutôt prendre en compte l'intérêt général de la population concernée et informer celle-ci des conséquences des gestes devant être posés.

À cet égard, nous déplorons le peu d'information incluse dans le Plan de mobilité durable relativement aux divers achalandages affectant le boulevard René-Lévesque. En effet, comment peut-on prétendre consulter la population si on ne lui fournit pas les outils lui permettant de se faire une opinion éclairée? Comment peut-on faire un choix si on ne connaît pas les études d'impacts des diverses solutions qui nous sont proposées? S'engager dans une telle voie ne peut qu'engendrer des conflits et des attitudes sectaires et intransigeantes et aboutir à des solutions mal adaptées et non durable. Les autorités de la Ville ont l'obligation d'équité et de transparence en fournissant à la population toute l'information pertinente qu'elles détiennent; si elles ne la possèdent pas, elles doivent procéder aux études qui jetteront un peu plus de lumière sur le débat. La démocratie ne s'en portera que mieux!

ANNEXE

1. Plan du tracé cyclable de la haute-ville

2. Plan agrandi de la piste cyclable de la Colline parlementaire à la Cité Universitaire

Piste cyclable de la Cité universitaire à la C

parcours de 4,9 km



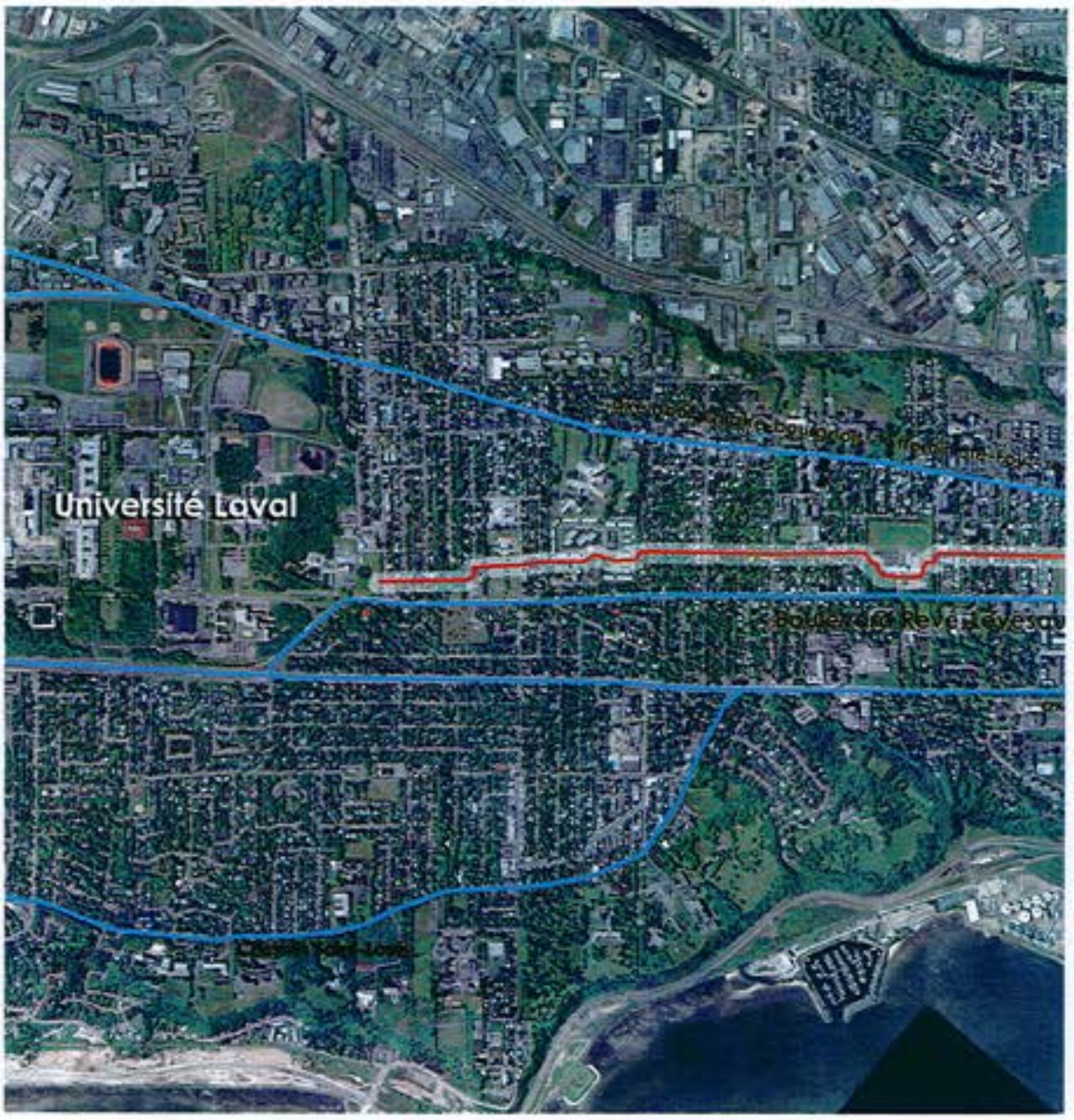
Légende
- Institutions d'enseignements
- Hôpitaux
- Piste cyclable
- Droits de passage
- Expropriations

Cité Universitaire
Connexion au réseau cyclable de l'université

av. Myrand | rue Géronce-Gariépy | av. Maguire-av. Painchaud | rue Gérard-Morisset | rue de Callières | rue Eymard | rue de Callières | av. Holland | rue de Callières

Colline parlementaire




Université Laval


Colline
parlementaire



Des solutions
efficaces, économiques, écologiques

Mémoire déposé par *Mobili.T*
auprès du Groupe de travail sur la mobilité durable

dans le cadre de la consultation
VIVRE ET SE DÉPLACER AUTREMENT

28 septembre 2010

MOBILI.T
gestion des déplacements

Les professionnels de la mobilité durable

Présentation de l'organisme

Fondé en août 2004, *Mobili.T* – le Centre de gestion des déplacements du Québec métropolitain est un organisme à but non lucratif qui a pour mission de favoriser le développement de mesures novatrices visant à augmenter l'utilisation des modes de transport collectifs et actifs chez les employeurs et les employés de la région métropolitaine de Québec.

En favorisant la concertation, les partenariats et le partage de connaissances, *Mobili.T* stimule et coordonne les efforts des employeurs dans les interventions ciblant les déplacements de leurs employés et de leurs clientèles, dans un souci d'amélioration de la qualité de l'environnement, d'équité sociale et d'efficacité économique.

Mobili.T répond ainsi à la demande grandissante en matière de solutions durables en transport des personnes dans les centres urbains, notamment chez les employeurs.

Créé par le milieu selon une approche participative, le rôle d'un centre de gestion des déplacements (CGD) est d'assumer un réel leadership dans le dossier de la gestion des déplacements des personnes sur son territoire d'intervention.

Le ministère des Transports du Québec reconnaît d'ailleurs la contribution des CGD dans la promotion des modes de transport alternatifs à l'automobile en soutenant financièrement leur fonctionnement et en permettant aux employeurs d'obtenir un appui financier lors de la réalisation de plan de gestion des déplacements en entreprise en collaboration avec un CGD.

Le plan de mobilité durable de Québec

Le Plan de mobilité durable de la Ville de Québec a été accueilli avec enthousiasme par *Mobili.T*. Nous sommes encouragés à l'idée de voir les autorités municipales s'engager dans la voie de la mobilité durable qui est au cœur de nos activités. L'approche basée sur la concertation de différents acteurs et la consultation vient renforcer la pertinence de ce Plan qui répond à un besoin criant dans le développement de la région métropolitaine de la Capitale Nationale.

À titre de CGD, nous sommes particulièrement interpellés par les orientations visant à **assurer l'accessibilité aux lieux d'emploi, d'études, d'affaires et de loisirs par des modes de déplacement autres que l'automobile**, et à **mettre à contribution les institutions et les entreprises qui génèrent d'importants déplacements dans la mise en œuvre de stratégies de mobilité durable**.

En effet, compte tenu du travail que nous effectuons déjà auprès de grands employeurs de la région (Parc technologique du Québec métropolitain, Desjardins et l'Université Laval) et dont les démarches ont d'ailleurs été soulignées dans le Plan de mobilité durable[1], nous tenons à vous encourager à mettre en

[1] « *D'ailleurs, le groupe de travail a constaté, lors de rencontres avec des représentants d'entreprises et d'institutions, que plusieurs d'entre elles ont déjà adopté des mesures concrètes à ce chapitre* », Plan de mobilité durable, document de consultation, juin 2010, p.118

place l'orientation visant à encourager les entreprises et institutions à s'engager dans la réalisation de stratégies de mobilité durable.

Par exemple, nos travaux réalisés et nos projets en cours pour le Parc technologique représentent un modèle de réussite en termes de collaboration avec tous les acteurs clé (Réseau de transport de la Capitale, Ville de Québec, Centre Local de Développement, arrondissement, etc.) afin d'améliorer l'accessibilité d'un secteur géographique économiquement porteur et générateur de nombreux déplacements.

Les recommandations visant les entreprises et institutions

Dans le contexte du travail déjà effectué par *Mobili.T* et des stratégies de mobilité durable et projets spéciaux en cours de développement avec nos nombreux clients et partenaires, nous vous proposons les réflexions suivantes par rapport à certaines recommandations du Plan qui touchent directement le secteur d'activités de notre organisme.

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.

Mobili.T recommande à la Ville de Québec de prendre l'initiative **d'instaurer un logiciel de covoiturage dédié à toute la communauté métropolitaine** afin d'encourager un maximum d'intervenants à utiliser le même outil. Le bassin d'utilisateurs sera ainsi optimisé et le covoiturage sera facilité par des possibilités de jumelage étendues.

RECOMMANDATION 53

À la Communauté métropolitaine de Québec : s'appuyer sur les orientations, les stratégies d'intervention 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.

Compte tenu du partenariat existant entre *Mobili.T* et la Communauté métropolitaine de Québec, cette recommandation est fortement appuyée par notre organisme. **Nous collaborons d'ailleurs déjà avec certaines MRC afin de partager des données pertinentes au développement de leurs réseaux de transport en commun.**

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;**

Nous considérons essentiel que la Ville s'engage à soutenir les initiatives des entreprises de son territoire. De par notre travail, nous accompagnons et gérons **des projets menés par d'importants employeurs de la région qui seraient intéressés à connaître l'appui de la Ville dans la mise en œuvre de leurs concepts novateurs.**

- **Aux entreprises et institutions de 100 employés et plus : se doter d'un plan de mobilité d'entreprise qui s'inspire des orientation du Plan de mobilité durable;**

Mobili.T propose que la Ville de Québec encourage la réalisation de plans de gestion des déplacements chez tous les employeurs, quelle que soit leur taille. Afin de faciliter la réalisation de tels plans, nous proposons que la Ville incite à la création de **regroupement d'employeurs par pôles géographiques** afin que leur démarche en gestion des déplacements se fassent conjointement et permettent aux intervenants en transport (Ville, RTC, STLévis, MTQ) de profiter des informations recueillies pour arrimer le développement des réseaux avec les besoins réels des employés.

- **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.**

Mobili.T encourage la Ville à mettre en place de telles mesures incitatives. En effet, en tant que CGD, nous incitons les employeurs à entamer des démarches par zone géographique, en créant des regroupements avec les employeurs voisins. Cela leur permet de faire des démarches plus importantes à un coût moindre. La mise en place par la Ville de **mesures incitant les gestionnaires immobiliers à réaliser des plans de mobilité en même temps que leur projet immobilier** permettra d'obtenir un portrait global des déplacements par secteur géographique et de mettre en place les mesures appropriées.

Les recommandations visant le transport en commun

RECOMMANDATION 1

Doubler d'ici 2030 la part modale du transport en commun, à Québec et à Lévis

Mobili.T appuie la recommandation du groupe de travail qui rejoint la mission première de notre organisme. Nous considérons que **cette recommandation constitue l'objectif premier de la mise en place d'un plan de transport à l'échelle métropolitaine**.

RECOMMANDATION 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).

Dans le cadre de nos différents mandats, nous réalisons des sondages sur les habitudes de déplacements des employés de nos clients et analysons les facteurs qui influenceraient chez eux un changement d'habitude de déplacement (transfert modal de l'auto-solo vers un mode de transport durable). La plupart des répondants affirment, quelle que soit la situation géographique de leur lieu d'emploi, que **l'amélioration de la desserte en transport en commun et surtout la diminution du temps de trajet en transport en commun sont deux facteurs qui influenceraient de façon décisive leur choix modal**.

RECOMMANDATION 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 (…).

De façon générale, *Mobili.T* salue l'initiative de la Ville de Québec de **vouloir implanter un réseau structurant construit autour d'un tramway** qui rendrait le réseau de **transport en commun efficace et rapide**, et qui permettrait de desservir un maximum de lieux d'emploi et d'études dans la communauté métropolitaine de Québec. Nous recommandons notamment la réalisation d'une étude plus approfondie afin de valider le tracé le plus efficace.

Conclusion

Mobili.T tient à féliciter le travail du groupe sur la mobilité durable, qui, au-delà de l'amélioration du service de transport collectif, a abordé la mobilité durable sous l'angle du développement global de la ville de Québec.

Ce plan a été rédigé selon les principes même de la mission de notre organisme, et nous saluons cette initiative et ses résultats. La concertation de tous les acteurs, publics, privés et institutionnels, est la clé pour la réalisation d'un tel plan, et nous sommes assurés que le travail effectué se dirige dans la bonne direction.



Anne Auclair, MBA
Directrice
Mobili.T - le Centre de gestion des déplacements (CGD) du Québec métropolitain
870, avenue de Salaberry
Bureau 302
Québec, QC G1R2T9

Pour vivre et se déplacer autrement : plan de mobilité durable

Document de consultation de
la ville de Québec

Juin 2010

DOCUMENT DE TRAVAIL

Avis de l'Office
des personnes handicapées du Québec

30 septembre 2010

Québec

RÉDACTION

Henri Bergeron
Conseiller

Collaboration
Karine Levasseur
Conseillère

Direction de l'intervention collective régionale de l'Est

LE

30 septembre 2010

MISE EN PAGE

Henri Bergeron

APPROBATION

Carl Bergeron
Directeur
Direction de l'intervention collective régionale de l'Est

DOCUMENT DE TRAVAIL

Ce document est disponible en médias adaptés sur demande.

R:\Docprof\Theme Transport\Commentaires OPHQ Plan mobilité Québec version révisée 30-09-2010.doc

N/D

Office des personnes handicapées du Québec
309, rue Brock, Drummondville (Québec) J2B 1C5
Téléphone : 1 800 567-1465
Téléscripteur : 1 800 567-1477
www.ophq.gouv.qc.ca

TABLE DES MATIÈRES

MISE EN CONTEXTE **1**

INTRODUCTION **3**

PERSONNES HANDICAPÉES ET PROCESSUS DE PRODUCTION DU HANDICAP **5**

PRÉMISSES À UNE VÉRITABLE MOBILITÉ DE L'ENSEMBLE DE LA POPULATION **8**

L'APPROCHE INCLUSIVE : POUR UNE CONCEPTION SANS OBSTACLES 9
L'ACCESSIBILITÉ UNIVERSELLE 9
DES PARCOURS SANS OBSTACLES 10

ORIENTATIONS DE LA LOI COMME GUIDE À L'INTERVENTION MUNICIPALE **12**

ARTICLES DE LA LOI VISANT SPÉCIFIQUEMENT LES MUNICIPALITÉS **14**

LES ARTICLES 61.1 ET 61.3 DE LA LOI 14
L'ARTICLE 67 DE LA LOI 15

LES RÉSULTATS ATTENDUS POUR LES PERSONNES HANDICAPÉES ET LEUR FAMILLE **18**

CONCLUSION **21**

ANNEXE : PROCESSUS DE PRODUCTION DU HANDICAP **23**

ANNEXE : PRINCIPES D'ACCESSIBILITÉ UNIVERSELLE **25**

DOCUMENT DE TRAVAIL

MISE EN CONTEXTE

L'Office des personnes handicapées du Québec (ci-après l'Office) est un organisme gouvernemental qui a pour mission de « *s'assurer, dans la mesure des pouvoirs qui lui sont conférés, que les ministères et leurs réseaux, les municipalités et les organismes publics et privés poursuivent leurs efforts afin d'améliorer les possibilités offertes aux personnes handicapées de s'intégrer et de participer ainsi pleinement à la vie en société* [1]». La Loi lui confie notamment comme devoir de conseiller les municipalités sur toute matière ayant une incidence sur les personnes handicapées[2]. Aussi, l'Office « *peut, chaque fois qu'il le juge utile, donner son avis (…) aux municipalités (…) sur toute question reliée à l'application de la présente Loi et, s'il y a lieu, recommander toute mesure qu'il estime appropriée*[3] ».

D'autre part, le Québec a adopté en juin 2009 une première politique gouvernementale visant à favoriser la participation sociale des personnes handicapées, *À part entière : pour un véritable exercice du droit à l'égalité : Politique gouvernementale pour accroître la participation sociale des personnes handicapées*. Cette politique propose entre autres de relever les défis d'une société inclusive, d'une société solidaire et plus équitable, d'une société respectueuse des choix et des besoins des personnes handicapées et de leur famille.

Si cette politique engage au premier chef les ministères et organismes publics, les défis identifiés ne peuvent être relevés sans une contribution significative de tous leurs partenaires dont les municipalités. Celles-ci sont de fait le lieu premier de toute participation sociale. Pour l'Office, il est donc essentiel de faire la promotion de la politique *À part entière* auprès des administrations municipales afin de favoriser son application dans le cadre des politiques municipales.

---

[1] Article 25. de la *Loi assurant l'exercice des droits des personnes handicapées en vue de leur intégration scolaire, professionnelle et sociale* (L.R.Q., c. E-20.1)

[2] Article 25.a1) de la Loi

[3] Article 26.1. de la Loi

DOCUMENT DE TRAVAIL

Présent dans toutes les régions du Québec, l'Office a développé une expertise importante dans le soutien aux personnes handicapées et leur famille. De plus, il intervient auprès de ses partenaires locaux et régionaux afin de favoriser la participation sociale des personnes handicapées. C'est dans ce contexte que la Direction de l'intervention collective régionale de l'Est de l'Office tient à présenter au Groupe de travail sur la mobilité durable un certain nombre de commentaires et de recommandations concernant le document de consultation rendu public le 10 juin dernier par la ville de Québec, *Pour vivre et se déplacer autrement : plan de mobilité durable*.

DOCUMENT DE TRAVAIL

INTRODUCTION

En premier lieu, l'Office tient à féliciter la ville de Québec, la ville de Lévis ainsi que leurs partenaires pour avoir initié cette démarche de conception d'un plan de mobilité durable. Le document de consultation produit par le groupe de travail sur la mobilité durable et rendu public en juin dernier représente une somme importante de travail et permet d'alimenter la réflexion des personnes, des organisations et des institutions sur ce que nous souhaitons en matière de mobilité pour notre région. Nous sommes convaincus que les résultats de cette réflexion auront un impact important pour l'ensemble des citoyennes et citoyens. Pour les personnes handicapées, le défi d'une mobilité durable est encore plus important et leurs attentes sont certainement à la hauteur de leurs besoins.

Comme le mentionne le maire de Québec, monsieur Régis Labeaume, en préface du document de consultation, « certaines questions doivent être approfondies, d'autres sont sujettes à être bonifiées. Les enjeux sont majeurs et appellent au dialogue toutes les personnes désireuses de participer à la construction de la ville de demain ». C'est dans cet esprit que l'Office des personnes handicapées du Québec souhaite participer aux audiences publiques du 5 octobre prochain afin de présenter aux membres du groupe de travail sur la mobilité durable le fruit de ses réflexions.

Nous tenons à préciser que les commentaires de l'Office porteront essentiellement sur la conception d'un plan de mobilité durable qui tienne compte de la situation et des besoins des personnes handicapées et de leur famille. L'Office n'a pas à prendre position sur tel ou tel choix stratégique proposé par le groupe de travail mais à faire ressortir les impacts possibles de ces choix pour les personnes handicapées.

Dans les pages suivantes, nous allons donc traiter de certaines orientations qui devraient être prises en compte dans le développement du plan de mobilité durable pour que celui-ci permette aux personnes handicapées un niveau de mobilité équivalent à celui de la population en général et favorise ainsi une plus grande participation sociale de ces personnes. Nous traiterons aussi de certains points plus spécifiques afin d'illustrer la manière dont ces orientations peuvent « atterrir » dans la vie quotidienne

DOCUMENT DE TRAVAIL

des personnes handicapées et favoriser très concrètement leur plus grande participation sociale.

DOCUMENT DE TRAVAIL

PERSONNES HANDICAPÉES ET PROCESSUS DE PRODUCTION DU HANDICAP

Avec la révision de la Loi assurant l'exercice des droits des personnes handicapées en vue de leur intégration scolaire, professionnelle et sociale, en 2004, la définition de la personne handicapée a été revue et précisée. Est une personne handicapée « toute personne ayant une déficience significative et persistante et qui est sujette à rencontrer des obstacles dans l'accomplissement d'activités courantes[4] »:

« Toute personne

- ***ayant une déficience ;***

  Perte, malformation, anomalie ou insuffisance d'un organe, d'une structure ou d'une fonction mentale, psychologique, physiologique ou anatomique

- ***entraînant une incapacité significative et persistante ;***

  Toute réduction (résultant d'une déficience) partielle ou totale de la capacité d'accomplir une activité d'une façon ou dans les limites considérées comme normales pour un être humain

- ***et qui est sujette à rencontrer des obstacles***

  Ces obstacles sont physiques, sociaux ou législatifs

- ***dans l'accomplissement d'activités courantes ».***

  Toute activité que doit pouvoir réaliser chaque personne en considérant son âge (jouer, aller voter, etc.), son statut social (travail, études, etc.) ses responsabilités (parent, aidant naturel, etc.)

[4] Article 1.g) de la Loi

DOCUMENT DE TRAVAIL

La personne qui rencontre des obstacles dans l'accomplissement d'activités courantes, en lien avec sa déficience ou ses incapacités, est confrontée à un processus qui est de mieux en mieux documenté. Il s'agit du processus de production du handicap[5]. Il n'est pas nécessaire d'aborder dans cet avis les subtilités de ce processus. Il suffit de comprendre qu'une personne peut être limitée dans la réalisation de ses habitudes de vie à cause d'une déficience significative et persistante et des incapacités qui en découlent. Mais elle va aussi être confrontée à des obstacles qui, eux, sont liés à l'environnement physique, social et législatif et qui vont la placer en situation de handicap, empêchant ou compliquant l'accomplissement d'activités.

Pour donner un exemple concret associé au déplacement, une personne en perte d'autonomie physique peut avoir à utiliser un quadriporteur[6] électrique pour ses déplacements à l'extérieur à cause d'une incapacité au niveau des membres inférieurs. Dans un environnement convivial, elle n'aurait pas de problème. Par contre, l'absence de « bateaux pavés »[7] à l'extrémité de certains trottoirs ou l'existence d'un règlement lui interdisant d'utiliser les pistes cyclables pour se déplacer vont limiter son autonomie et la placer en situation de handicap. Mais en modifiant la réglementation, en concevant des pistes multi-fonctionnelles, en intégrant la conception de bateaux pavés à toute construction ou rénovation de trottoirs, en régie ou à contrat, on peut éliminer les obstacles. La personne ne se retrouvera donc pas en situation de handicap dans ses déplacements.

Aux fins du présent avis, ce qu'il faut retenir par rapport au processus de production du handicap c'est qu'on peut agir collectivement et socialement pour éviter que les personnes ayant une déficience soient confrontées à des situations de handicap. Pour l'Office, l'élaboration d'un plan de mobilité durable doit être l'occasion d'inclure une préoccupation vis-à-vis des personnes handicapées, préoccupation globale et

[5] Voir le graphique en annexe.

[6] Le quadriporteur est un petit véhicule électrique à quatre roues qui peut être utilisé par une personne à mobilité réduite ou une personne handicapée qui n'a pas besoin d'un fauteuil roulant.

[7] Bateau pavé : abaissement du trottoir aménagé selon des normes où le cheminement nécessite le passage du trottoir à la rue.

DOCUMENT DE TRAVAIL

transversale qui permettra d'éviter de créer des obstacles à leur participation sociale dans l'application de ce plan de mobilité durable.

DOCUMENT DE TRAVAIL

PRÉMISSES À UNE VÉRITABLE MOBILITÉ DE L'ENSEMBLE DE LA POPULATION

Pour l'Office, le plan de mobilité durable proposé doit s'inspirer des approches qui se sont développées au Québec au cours des dernières décennies pour favoriser la participation sociale des personnes handicapées. En effet, c'est très souvent le vécu des personnes handicapées qui a influencé la conception même de la mobilité vue au sens large pour l'ensemble de la population. Que l'on parle de personnes à mobilité réduite, de personnes en perte d'autonomie, de personnes aînées, de personnes vulnérables ou de personnes handicapées, ce sont toutes les réalités de ces personnes qui ont peu à peu nourri la sensibilité de la population et des décideurs en matière de mobilité et ont permis de développer une conception moderne de la mobilité urbaine et durable.

Nous proposons donc que certaines notions incluses dans la politique *À part entière : pour un véritable exercice du droit à l'égalité*[8] soient intégrées comme éléments structurants du plan de mobilité de Québec. Approche inclusive, accessibilité universelle, parcours sans obstacles, autant de concepts qui se sont développés peu à peu – au Québec bien sûr mais aussi dans la plupart des pays – et qui influencent de plus en plus l'élaboration de politiques et de programmes. Au niveau municipal autant que provincial, nous croyons qu'il faut les situer en amont du développement d'un plan de mobilité durable plutôt que d'en faire des objectifs spécifiques à une clientèle particulière. **Pour l'Office, ces concepts doivent être pris en compte dans l'ensemble du document, comme critères d'application de chaque proposition du groupe de travail**.

DOCUMENT DE TRAVAIL

[8] La politique peut être consultée sur le site de l'OPHQ au www.ophq.gouv.qc.ca.

L'approche inclusive : pour une conception sans obstacles

Pour l'Office, une approche inclusive c'est de concevoir dès le départ un environnement physique, social et organisationnel sans obstacles, accessible et répondant aux besoins de tous ou au plus grand nombre possible. Avec la politique *À part entière*, on propose que cette approche devienne l'approche privilégiée de l'action gouvernementale pour faciliter et accroître la participation sociale des personnes handicapées au cours des dix prochaines années. Cette approche inclusive suppose entre autres de concevoir des lois, des politiques, des programmes et des services sans obstacles.

L'Office propose que l'approche inclusive soit intégrée aux prémisses identifiées dans le document de consultation sur le plan de mobilité durable[9].

L'accessibilité universelle

Quand on parle d'accessibilité universelle[10], on parle d'une accessibilité qui est conçue pour l'ensemble des êtres humains, quelles que soient leurs caractéristiques, permettant un usage similaire pour toutes les personnes. Elle touche la totalité des biens et des services, qu'ils soient de nature physique ou non. L'accessibilité universelle se définit par l'élimination de toutes les barrières, physiques, sociales et de communication pouvant limiter une personne dans l'accomplissement de ses activités de tous les jours. Cette notion est cohérente avec celle d'une approche inclusive qui tient compte de l'accessibilité à priori.

Par ailleurs, on peut aussi viser une accessibilité universelle en intervenant, de manière corrective, sur des obstacles existants. On parle alors d'une approche adaptative. Cette approche permet de tenir compte de situations spécifiques ou individuelles, en

[9] Pages 27 à 30 du document de consultation.

[10] Voir en annexe les sept principes de l'accessibilité universelle.

DOCUMENT DE TRAVAIL

corrigeant le problème en fonction d'attentes et de besoins liés à la réalisation d'une habitude de vie[11] par une ou plusieurs personnes handicapées.

La notion d'accessibilité universelle est actuellement mentionnée seulement à la section 5.3.4 du document de consultation[12], section sur la mobilité réduite et l'accessibilité universelle.

L'Office propose que le concept de l'accessibilité universelle soit d'abord traité au sens large dans les prémisses de la mobilité, en revoyant la formulation de la section 5.3.4 qui traite plus spécifiquement de l'accessibilité au transport collectif, régulier et adapté, pour les personnes à mobilité réduite.

Des parcours sans obstacles

En matière de mobilité, la notion de parcours sans obstacles est importante et s'inscrit en cohérence avec les notions d'approche inclusive et d'accessibilité universelle. Un parcours sans obstacles, c'est une chaîne de déplacement (origine-destination) qui ne présente aucun obstacle pour la ou les personnes qui réalisent ce déplacement.

Le parcours sans obstacles peut comporter l'utilisation consécutive de divers modes de transport : marche, vélo ordinaire ou adapté, transport collectif régulier et adapté, taxi, automobile, véhicule adapté. Il inclut l'accès aux édifices ou aménagements d'origine et de destination : domicile, commerce, point de service public, lieu public, parc, etc. L'accueil, l'information et le déplacement dans ces édifices ou aménagements font aussi partie des critères de définition d'un parcours sans obstacles. La conception de ces parcours peut donc être complexe et nécessiter la participation de nombreux acteurs.

[11] Les habitudes de vie sont constituées, pour les personnes handicapées comme pour la population en général, des activités de la vie quotidienne (alimentation, sommeil, soins d'hygiène, etc.), des activités de la vie domestique (cuisiner, nettoyer, bricoler, magaziner, etc.) et des rôles sociaux en lien avec l'âge, le statut, les occupations et les intérêts de la personne (étudier, travailler, voter, siéger à un conseil d'administration, etc.).

[12] Pages 79 et 80 du document.

DOCUMENT DE TRAVAIL

Pour un parcours sans obstacles, on peut aussi appliquer une approche adaptative et travailler sur certains obstacles à la mobilité dans une logique de chaîne de déplacement, ce qui facilitera le travail de planification nécessaire pour agir sur ces obstacles. À titre d'exemple concret, une personne qui, à cause d'une déficience visuelle, a des incapacités au niveau de la mobilité lorsqu'elle se déplace à pied peut très bien apprendre à se déplacer de manière autonome sur certains trajets. Le fait d'identifier avec elle certains obstacles sur un parcours, de les éliminer ou de les compenser, lui permettra de réaliser ce déplacement sans problème. L'accès à un accompagnement en orientation et mobilité pour «apprendre» le trajet, le déplacement de mobilier urbain installé sur une partie du parcours, l'ajout d'un feu sonore à une intersection importante, la disponibilité d'un audioguide à destination peuvent alors compter parmi les moyens d'assurer à cette personne un parcours sans obstacles.

L'Office propose que la notion de parcours sans obstacles soit aussi intégrée aux prémisses de la mobilité durable.

DOCUMENT DE TRAVAIL

ORIENTATIONS DE LA LOI COMME GUIDE À L'INTERVENTION MUNICIPALE

La *Loi assurant l'exercice des droits des personnes handicapées en vue de leur intégration scolaire, professionnelle et sociale* contient plusieurs dispositions visant les municipalités. Avant de traiter de ces dispositions spécifiques, il est important de souligner un aspect particulier de cette loi. Afin de guider son application, le législateur a, de manière exceptionnelle, inclut en préambule un ensemble d'orientation s'adressant aux partenaires concernés (le souligné est de nous) :

Article 1.2. « Dans l'application des mesures prévues par la présente loi, les orientations suivantes guident l'Office, les ministères et leurs réseaux, les municipalités et les organismes publics ou privés:

a) adopter une approche qui considère la personne handicapée dans son ensemble, qui respecte ses caractéristiques particulières et qui favorise un plus grand développement de ses capacités;

b) favoriser l'autonomie des personnes handicapées et leur participation à la prise de décisions individuelles ou collectives les concernant ainsi qu'à la gestion des services qui leur sont offerts ;

c) donner priorité aux ressources et aux services assurant le maintien ou le retour des personnes handicapées dans leur milieu de vie naturel ;

d) favoriser l'adaptation du milieu aux besoins des personnes handicapées et de leurs familles sans discrimination ni privilège, l'autosuffisance régionale des ressources selon leurs besoins et l'articulation effective des ressources locales, régionales et nationales selon les nécessités;

e) favoriser la coordination continue pour la gestion et la complémentarité des ressources ainsi que la permanence et l'intégration maximale des services;

f) viser une qualité de vie décente pour les personnes handicapées et leurs familles, une participation à part entière des personnes handicapées à la vie

DOCUMENT DE TRAVAIL

sociale ainsi qu'une protection maximale contre les facteurs de risque d'apparition de déficiences. »

Ces orientations doivent donc toujours être utilisées pour privilégier les solutions les plus en mesure de favoriser la participation sociale des personnes handicapées et de leur famille.

L’Office propose que, dans une phase ultérieure et avec la collaboration de l’Office et des organismes du mouvement communautaire autonome des personnes handicapées, chaque élément du plan de mobilité durable soit revu avec l’éclairage de ces orientations, avant son adoption.

DOCUMENT DE TRAVAIL

ARTICLES DE LA LOI VISANT SPÉCIFIQUEMENT LES MUNICIPALITÉS

La *Loi assurant l'exercice des droits des personnes handicapées en vue de leur intégration scolaire, professionnelle et sociale* a été modifiée substantiellement en décembre 2004. Certains articles de la Loi méritent d'être mentionnés plus particulièrement dans le cadre de la démarche entreprise par la ville de Québec et ses partenaires en matière de mobilité durable. Il s'agit des articles 61.1, 61.3 et 67.

Les articles 61.1 et 61.3 de la Loi

Dans la révision de 2004, le législateur intégrait à la Loi l'article 61.1 visant les ministères et organismes publics employant au moins 50 personnes ainsi que chaque municipalité locale qui compte au moins 15 000 habitants. Cet article oblige les municipalités concernées à adopter et rendre public annuellement « *un plan d'action identifiant les obstacles à l'intégration des personnes handicapées dans le secteur d'activité relevant de (ses) attributions, et décrivant les mesures prises au cours de l'année qui se termine et les mesures envisagées pour l'année qui débute dans le but de réduire les obstacles à l'intégration des personnes handicapées dans ce secteur d'activité* »[13]. Les villes de Québec, de Lévis, de L'Ancienne-Lorette et de Saint-Augustin-de-Desmaures sont visées par cet article de la Loi.

L'article 61.3 de la Loi vise aussi les ministères, organismes publics et les municipalités. Cet article les oblige à tenir compte « *dans leur processus d'approvisionnement lors de l'achat ou de la location de biens et de services, de leur accessibilité aux personnes handicapées* ». Toutes les municipalités qui seront touchées par le plan de mobilité durable sont visées par cet article de la Loi.

[13] Article 61.1 de la Loi.

DOCUMENT DE TRAVAIL

Pour l'Office, ces deux articles de la Loi conditionnent en bonne partie les orientations qui doivent être privilégiée dans le plan de mobilité durable qui sera adopté par la ville de Québec et ses partenaires.

L'Office propose que les villes de Québec, de Lévis, de L'Ancienne-Lorette et de Saint-Augustin-de-Desmaures intègrent à chacun de leurs plans annuels concernant les personnes handicapées les éléments pertinents du plan de mobilité durable ayant un impact sur la participation sociale des personnes handicapées.

L'Office propose que l'article 61.3 de la Loi portant sur les approvisionnements soit pris en compte de manière systématique dans la mise en œuvre du plan de mobilité durable qui sera adopté.

L'article 67 de la Loi

Enfin, l'article 67 de la Loi oblige chaque société de transport en commun à « *faire approuver par le ministre des Transports un plan de développement visant à assurer, dans un délai raisonnable, le transport en commun des personnes handicapées* » dans le territoire qu'elle dessert. Il faut préciser que ce plan de développement concerne l'accès aux services réguliers de transport collectif. L'offre de service en transport adapté n'est pas visée par l'article 67, même si une complémentarité est souhaitée et nécessaire entre les deux réseaux. Le Réseau de transport de la Capitale (RTC) et la Société de transport de Lévis (STL) sont visés par cet article de la Loi.

La section 5.3.4 du document de consultation traite entre autres du développement des services de transport collectif régulier. Par contre, elle ne mentionne pas l'obligation de résultat découlant de l'article 67 de la Loi. En fait, cette obligation date déjà de 5 ans puisque les sociétés de transport en commun avaient légalement jusqu'au 17 décembre 2005 pour faire approuver par le ministre des Transports leur plan de développement. En ce sens, la cible proposée par le groupe de travail, une accessibilité progressive du

DOCUMENT DE TRAVAIL

réseau régulier de transport collectif sur un horizon de 20 ans, nous semble trop lointaine.

Il faut aussi se rappeler que le Réseau de transport de la Capitale s'était doté au cours des 15 dernières années d'une flotte de véhicules à plancher bas dotés de rampes à la porte arrière et d'un mécanisme d'agenouillement devant faciliter l'accès aux personnes à mobilité réduite et permettre aux personnes en fauteuil roulant d'utiliser le réseau régulier. Pour diverses raisons, cette offre de services ne s'est pas concrétisée mais il faut comprendre que les attentes des personnes handicapées ont crû au cours de ces années. On doit aussi constater que de nombreuses personnes handicapées comptent encore énormément sur le développement du transport collectif pour améliorer leur mobilité personnelle et, conséquemment, la qualité de leur participation sociale. Pour ces personnes dont beaucoup sont vieillissantes, il est donc difficile de devoir envisager une nouvelle échéance d'accessibilité dans un horizon de 20 ans. Il serait souhaitable de donner à cet objectif d'accessibilité du transport collectif régulier une priorité permettant éventuellement de réduire la période visée.

L'Office propose que, dans le cadre de l'adoption de leurs plans de développement respectifs, le Réseau de transport de la Capitale, la Société de transport de Lévis ainsi que leurs partenaires municipaux, supra-municipaux et gouvernementaux envisagent des scénarios d'accessibilité du transport collectif régulier sur un horizon de 10 à 15 ans.

Par ailleurs, l'engagement de rendre universellement accessible le réseau Métrobus dans un horizon de 3 à 5 ans paraît raisonnable mais, selon nous, on pourrait encore là viser une cible de 3 ans compte tenu du fait que, au RTC, on a commencé à renouveler la flotte des véhicules affectés à ce réseau depuis deux ans déjà. Comme il s'agit d'un réseau structurant dans la conception du plan de mobilité durable, son accessibilité universelle aura un effet important sur la mobilité des personnes handicapées. Il pourra possiblement permettre de développer au fur et à mesure une complémentarité des

DOCUMENT DE TRAVAIL

services de transport collectif régulier et adapté, ce qui améliorerait l'offre de service pour l'ensemble des personnes handicapées.

Nous tenons cependant à mentionner nos doutes quant à la pertinence du choix des sociétés de transport du Québec de privilégier dorénavant l'acquisition de véhicules accessibles uniquement par la porte avant pour les personnes en fauteuil roulant. Nous croyons toujours que le meilleur choix dans un contexte inclusif aurait été de permettre à ces personnes d'utiliser le transport collectif comme et de la même manière que l'ensemble de la clientèle, soit par une entrée par l'avant des véhicules et une sortie par l'arrière[14].

Le groupe de travail propose par ailleurs qu'un éventuel tramway offre une accessibilité universelle dès sa mise en service. Cet engagement nous semble essentiel compte tenu des sommes en cause et de l'effet structurant que l'on veut donner à ce nouveau mode de transport collectif. Il faudra bien entendu assurer en parallèle une accessibilité équivalente aux infrastructures du tramway ainsi qu'à tous les circuits d'autobus qui seront en lien direct avec ce tramway, toujours dans l'esprit de parcours sans obstacles.

DOCUMENT DE TRAVAIL

[14] Les approches exclusives, que ce soit par l'arrière ou par l'avant, ont l'inconvénient majeur de mettre les personnes handicapées en conflit d'usage avec le reste de la clientèle. L'accès et la sortie à l'arrière excluaient toute possibilité de contact avec le personnel de bord et posait problème en terme de perception du paiement du passage, tout en supposant une manœuvre assez complexe à l'entrée. La variante par l'avant facilite la circulation, le contact et la perception du paiement lors de l'entrée. Par contre, elle met la personne en conflit pour la sortie puisqu'elle doit pivoter de 180 ^{0} dans une zone possiblement très achalandée puis aller à contresens de la majorité des autres personnes qui sont dans l'autobus et de celles qui y entrent, pour sortir par l'avant.

LES RÉSULTATS ATTENDUS POUR LES PERSONNES HANDICAPÉES ET LEUR FAMILLE

Avec l'adoption en juin 2009 de la politique *À part entière : pour un véritable exercice du droit à l'égalité*, le gouvernement du Québec s'est doté d'un outil privilégié pour favoriser au cours des prochaines années la participation sociale des personnes handicapées. La politique gouvernementale vise trois cibles pour les personnes handicapées et leur famille, sur un horizon de 10 ans. :

- **une amélioration significative des conditions de vie des personnes handicapées**
  a) **améliorer** leur revenu;
  b) **améliorer** leur état de santé;
  c) **améliorer** leur niveau de scolarité;
  d) réduire leur isolement social;

- **une réponse complète aux besoins essentiels de ces personnes**
  a) **offrir** la possibilité de vivre pleinement leurs activités permettant de vivre à domicile;
  b) **offrir** la possibilité de se loger adéquatement (…) dans un lieu librement choisi;
  c) **offrir** la possibilité de s'exprimer et de communiquer adéquatement avec autrui, peu importe les moyens de communication utilisés;
  d) **offrir** la possibilité de se déplacer sans contraintes supplémentaires d'accessibilité, de temps et de coût, peu importe le lieu et les moyens utilisés;

- **la parité entre les personnes handicapées et les autres citoyens dans l'exercice des rôles sociaux**
  a) **accroître** la participation des enfants handicapés dans les services de garde éducatifs, à la petite enfance et en milieu scolaire;

DOCUMENT DE TRAVAIL

b) **accroître** la participation des élèves et des étudiants handicapés à tous les niveaux d'enseignement, en formation initiale et continue;

c) **accroître** la participation des personnes handicapées sur le marché du travail, sans discrimination;

d) **accroître** leur participation à des activités de loisir, de sport, de tourisme et de culture;

e) **accroître** leur participation citoyenne dans leur communauté.

La majorité sinon la totalité de ces objectifs peuvent facilement être mis en lien avec un ou plusieurs éléments du plan de mobilité durable proposé. Pour les personnes handicapées, comme pour la population en général, la mobilité est à la base de leur participation sociale. Par contre, elles sont encore trop souvent restreintes dans cette mobilité, avec des impacts importants sur leur santé, leur niveau de vie, leur scolarisation et leur socialisation. Au niveau des conditions de vie, on constate en effet des écarts importants dans tous ces secteurs entre les personnes handicapées et le reste de la population.

Il faut voir comment le développement des services de transport adapté à partir des années '80 a permis à ces personnes de revenir ou de demeurer dans leur collectivité, de commencer à investir les lieux de participation sociale, obtenant ainsi plus de visibilité et, en conséquence, plus d'attention de la part des autres. Avec le pouvoir de se déplacer, les personnes handicapées ont alors eu la possibilité de se rendre aux portes des commerces, des cliniques, des centres de formation, et donc d'en revendiquer l'accès.

Pour l'Office, l'adoption de plans de mobilité durable conséquents et tenant compte des attentes et des besoins des personnes handicapées pourrait avoir un impact aussi important au cours des 15 ou 20 prochaines années. Par rapport aux objectifs proposés dans la politique *À part entière*, trois termes peuvent être retenus pour orienter les prochaines réflexions du groupe de travail sur la mobilité durable de Québec : **améliorer, offrir, accroître** ! En relisant les éléments du plan de mobilité durable avec

DOCUMENT DE TRAVAIL

ces mots en tête, on pourra le bonifier et en faire vraiment une politique à portée inclusive.

L'Office propose que le groupe de travail sur la mobilité durable tienne compte des résultats visés dans la politique À part entière pour les personnes handicapées et leur famille dans la modulation de ses recommandations.

DOCUMENT DE TRAVAIL

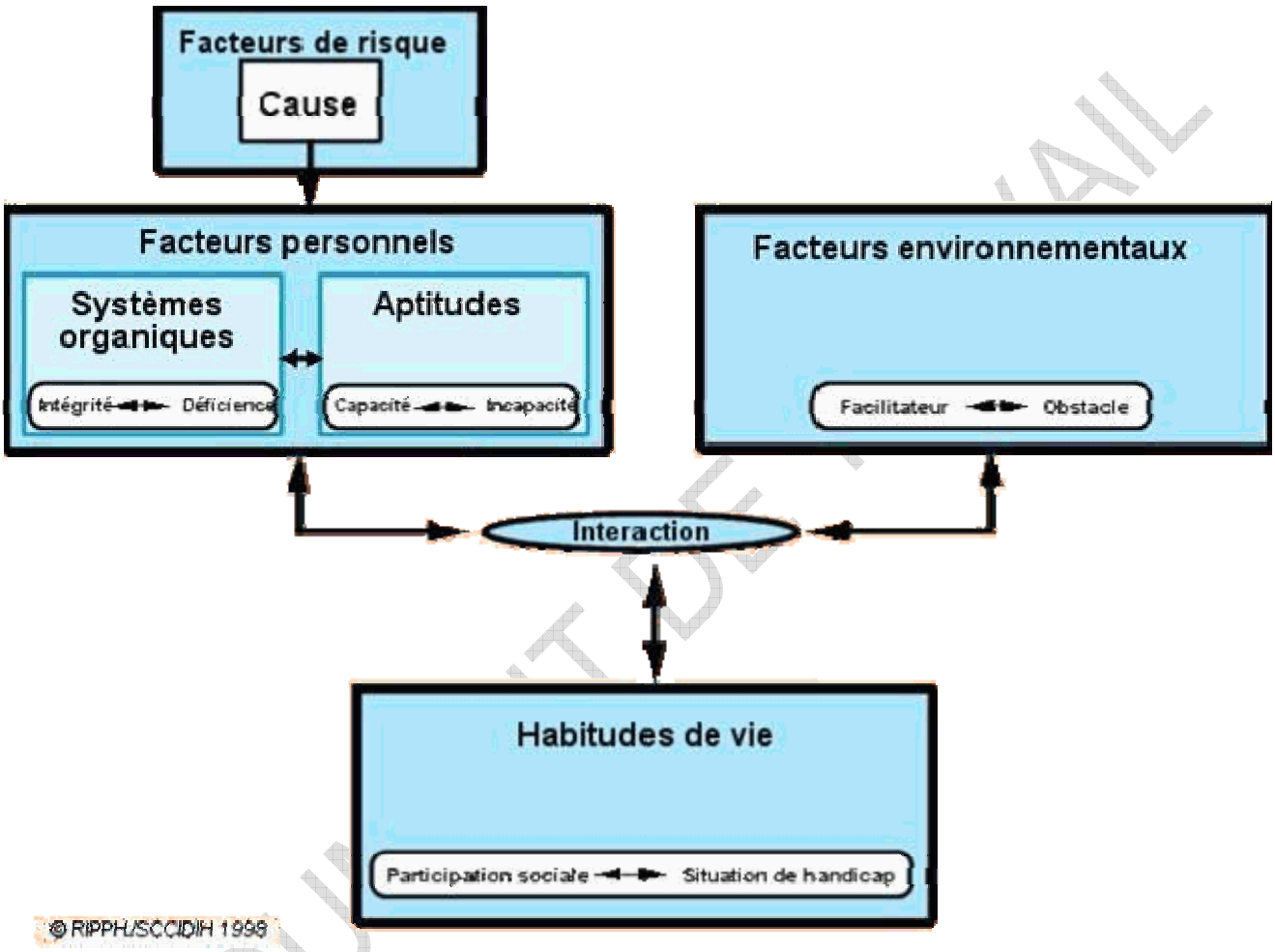
CONCLUSION

L'adoption par la ville de Québec et ses partenaires d'un plan de mobilité durable constituera certainement une étape importante pour le développement de notre région. Les orientations proposées par le groupe de travail ainsi que les objectifs visés ont le mérite de donner un sens à notre réflexion collective et de susciter les discussions et les échanges. C'est dans cet esprit que la Direction régionale de l'Est de l'Office des personnes handicapées du Québec tient à participer à l'étape actuelle de consultation et à présenter au groupe de travail le fruit de ses réflexions.

Nous espérons que notre contribution aura un effet positif et permettra d'améliorer encore la proposition déposée en juin dernier. Nous souhaitons surtout que le groupe de travail sur le plan de mobilité durable puisse tenir compte de nos propositions et qu'il s'en nourrisse pour que les personnes handicapées et leur famille puissent bénéficier tout autant que le reste de la population de la mise en œuvre de ce plan de mobilité durable.

DOCUMENT DE TRAVAIL

ANNEXE : PROCESSUS DE PRODUCTION DU HANDICAP



DOCUMENT DE TRAVAIL

ANNEXE : PRINCIPES D'ACCESSIBILITÉ UNIVERSELLE

Les sept grands principes d'accessibilité universelle sont les suivants (Story, 2001) :

- Utilisation équitable : usages similaires pour tous, au même endroit, au même moment, de façon équivalente.
- Utilisation flexible : aménagements, services et communications variés, facilité d'adaptation.
- Utilisation simple et intuitive : compréhension et orientation aisées, simplification, cohérence avec les attentes des usagers, rétroaction rapide.
- Accès à toute l'information : mode visuel, mode sonore, médias substituts, interprétation, simplicité, pictogrammes, couleurs, éclairage.
- Tolérance à l'erreur et utilisation sécuritaire : possibilité d'éviter et de corriger les erreurs, avertir, mettre en évidence les éléments utilisés fréquemment, les consignes importantes.
- Utilisation exigeant peu d'effort : efficience, confort, maintien d'une position confortable, facilité d'entretien, gestes non répétitifs.
- Dimensions et aire de manoeuvre suffisantes pour l'approche et l'utilisation, en fonction des différentes aides techniques à la mobilité (fauteuil roulant, quadriporteur, marchette), d'une poussette, d'un panier à provisions, etc., permettant d'entrer, de circuler et d'utiliser tous les équipements.

Cité par la Société canadienne d'hypothèque et de logement (SCHL)

DOCUMENT DE TRAVAIL

Organisme des bassins versants de la Capitale

L'avenir de la gestion intégrée de l'eau au sein du Plan de mobilité durable de la ville de Québec



Photo : Mélanie Deslongchamps – APEL

Septembre 2010

Rédaction

Julie Trépanier
Chargée de projets, Organisme des bassins versants de la Capitale

Révision

Caroline Brodeur
Directrice générale, Organisme des bassins versants de la Capitale

Pierre Trahan
Président, Organisme des bassins versants de la Capitale

L'AVENIR DE LA GESTION INTÉGRÉE DE L'EAU AU SEIN DU PLAN DE MOBILITÉ DURABLE DE LA VILLE DE QUÉBEC

Le présent document constitue le mémoire de l'Organisme des bassins versant de la Capitale dans le cadre de la consultation publique sur le *Plan de mobilité durable* de la Ville de Québec.

Nous désirons tout d'abord rappeler que la mission de l'OBV de la Capitale est **d'assurer la concertation**, à l'échelle des bassins versants des rivières Saint-Charles, du Cap Rouge et Beauport, du ruisseau du Moulin et du lac Saint-Augustin, **entre les usagers et les gestionnaires et ainsi veiller à la pérennité de la ressource eau et des ses usages par le biais d'une gestion intégrée de l'eau par bassin versant.**

Notre commentaire est donc tout naturellement orienté autour de l'axe de la gestion intégrée de l'eau par bassin versant. Nous avons étudié les différentes *zones de développement et de consolidation* présentées dans le *Plan de mobilité durable* de la Ville de Québec à la carte 10 comme des potentiels de développement sur le territoire. Certains de ces développements, par leur localisation, compromettent les efforts consentis par les acteurs de l'eau sur le territoire pour veiller à la pérennité de la ressource et de ses usages.

Les zones de développement à l'intérieur du bassin versant de la prise d'eau potable de la rivière Saint-Charles

En nous basant sur les cartes 10 et 25 du *Plan de mobilité durable*, nous avons constaté que de nombreuses *zones de développement et de consolidation* ont été identifiées comme étant à l'intérieur du bassin versant de la prise d'eau potable de la rivière Saint-Charles. La carte suivante, tirée du Plan, identifie ces zones.

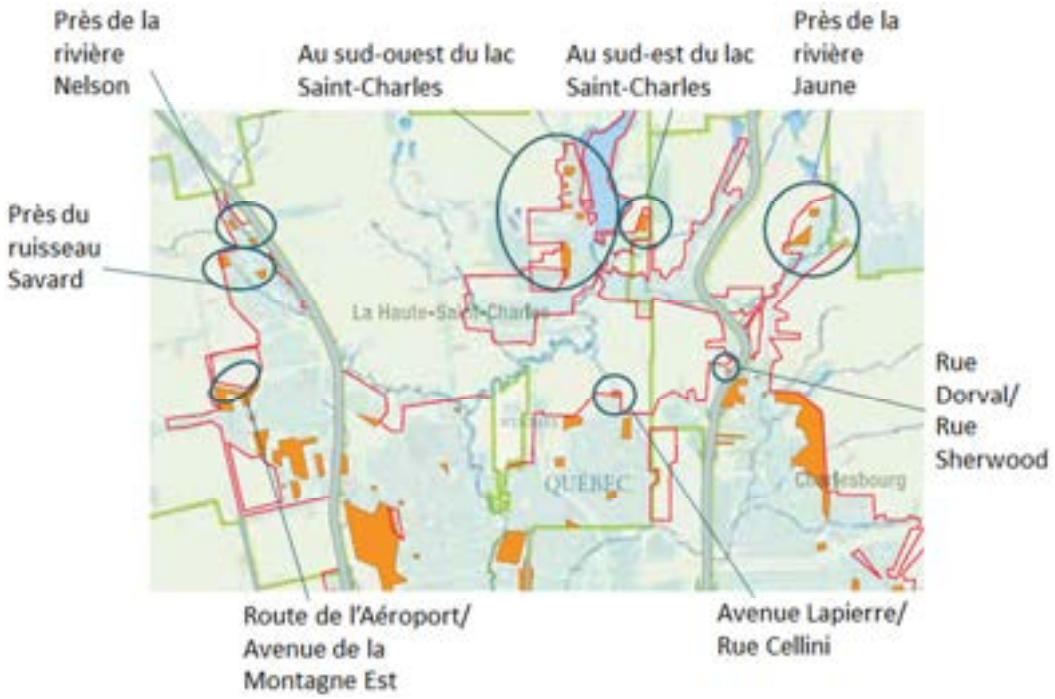


Figure 1: Zones de développement et de consolidation à l'intérieur du bassin versant de la prise d'eau potable de la rivière Saint-Charles

Adapté du Plan de mobilité durable – Carte 10 et carte 25

Nous croyons qu'il serait pertinent, étant donné le contexte actuel, de **privilégier les zones de développement et de consolidation à l'extérieur du bassin versant de la prise d'eau potable** de la rivière Saint-Charles. D'une part, il s'agit également d'un point soulevé par le groupe de travail sur la mobilité durable qui a cherché d'autres solutions au mode traditionnel de développement résidentiel qui oblige les villes à construire des milliers de maisons isolées sur les terres agricoles, dans les boisés de la région et dans les bassins versants des prises d'eau potable et d'autres milieux écologiques fragiles. D'autre part, la protection des prises d'eau et de leur bassin versant constitue une orientation de la *Stratégie de conservation de l'eau potable* de la Ville de Québec dont les objectifs visent notamment à réduire les coûts de traitement de l'eau potable. Comme nous l'expliquerons plus loin, certaines zones sont localisées à l'endroit où se trouvent actuellement des boisés et la protection des boisés constitue un excellent moyen de prévenir l'augmentation des coûts associés au traitement de l'eau potable.

La protection d'un bassin versant passe par l'adoption de plusieurs mesures que nous encourageons la Ville de Québec à adopter. Limiter l'augmentation et la création de surfaces imperméables dans le bassin versant correspond à l'une de ces mesures.

Les zones de développement et de consolidation superposant des milieux boisés

De nombreuses *zones de développement et de consolidation* sont prévues à des endroits où se trouvent actuellement des boisés. Le développement de milieux résidentiels en milieu boisé augmente la proportion de surfaces imperméables. Dans le bassin versant de la prise d'eau potable, cela pourrait avoir des conséquences néfastes sur la qualité de l'eau servant à alimenter la prise d'eau potable dans la rivière Saint-Charles.

À ce titre, le rapport de Roche sur l'*État de la situation du bassin versant de la prise d'eau potable* de la rivière Saint-Charles présenté à la Communauté métropolitaine de Québec est très explicite.

> *Il est reconnu que l'urbanisation et l'imperméabilisation des surfaces qui s'en suit modifie le régime hydrologique. En effet, en général, une surface boisée ruisselle environ 10 % des précipitations, le reste étant infiltré, capté en surface ou* évapotranspiré *(Rivard, 2005). Par opposition, les surfaces imperméables convertissent généralement 55 % des précipitations en ruissellement*[1].

Le ruissellement transporte des contaminants vers les cours d'eau et il est préférable de favoriser l'infiltration de l'eau dans le sol. Dans son rapport, Roche est très éclairant sur le rôle que jouent les zones boisées et humides en tant que régulateurs, et ce, autant sur les aspects quantitatifs que qualitatifs de l'eau. Une autre conséquence de l'imperméabilisation des sols est l'accentuation des débits de crue et des variations du niveau des rivières. Ce phénomène contribue à l'érosion du sol et des talus des rivières. En somme, la qualité de l'eau des rivières peut être compromise par l'imperméabilisation des sols dans le bassin versant. La conservation des zones boisées fait partie des recommandations

[1] Roche, janvier 2010. État de la situation du bassin versant de la prise d'eau potable de la rivière Saint-Charles. p.45

émises par Roche dans son rapport. Les nombreux avantages que procure la couverture forestière cités dans le rapport de Roche[2] sont éloquents :

- *Réduction du ruissellement des eaux pluviales*
- *Maintien d'une eau fraiche dans les cours d'eau grâce à l'ombre*
- *Ralentissement de la fonte des neiges (et donc des débits de pointe source d'inondation)*
- *Maximisation de l'infiltration des eaux et recharge des nappes souterraines (et par conséquent augmentation du débit d'étiage)*
- *Amélioration de la qualité de l'air régionale*
- *Réduction de l'érosion des berges et stabilisation du sol grâce aux racines*
- *Réduction des débits par évapotranspiration*
- *Amélioration de la qualité de l'eau et des sols*
- *Maintien des habitats de la faune terrestre et aquatique*
- *Diminution de la température estivale de l'air et de l'eau*
- *Interception des éléments nutritifs*

Pour toutes ces raisons, nous croyons que la Ville de Québec devrait éviter de développer en zones boisées. D'ailleurs, avec l'adoption du règlement de contrôle intérimaire visant à limiter les interventions humaines dans les bassins versants des prises d'eau de la ville de Québec installées dans les rivières Saint-Charles et la rivière Montmorency (Règlement N° 2010-41), la Ville de Québec bénéficie d'un outil de conservation des boisés sur le territoire des bassins versants des prises d'eau potable. Toutefois, elle aurait avantage à éviter les boisés comme zones de potentiels de développement, cela allant à l'encontre des principes acquis.

Les zones de développement à l'extérieur du périmètre d'urbanisation

Certaines *zones de développement et de consolidation* ont été projetées partiellement ou complètement à l'extérieur du périmètre d'urbanisation. Par contre, parmi ces zones, certaines se trouvent à l'intérieur du bassin versant de la prise d'eau potable de la rivière Saint-Charles ce qui constitue une double contrainte.

Le *Plan de mobilité durable* **énonce clairement la volonté de mettre fin à l'étalement urbain. Nous encourageons avec enthousiasme cette position émise par la Ville de Québec.** Toutefois, la localisation de certaines zones de développement se fait au détriment de ce principe. La carte suivante montre la localisation de ces zones qui nous sont apparues, en fonction de la carte 10 du *Plan de mobilité durable*, comme étant partiellement ou complètement à l'extérieur du périmètre d'urbanisation.

[2] Roche, janvier 2010. État de la situation du bassin versant de la prise d'eau potable de la rivière Saint-Charles. p.194

Figure 2: Zones de développement et de consolidation à l'extérieur du périmètre d'urbanisation



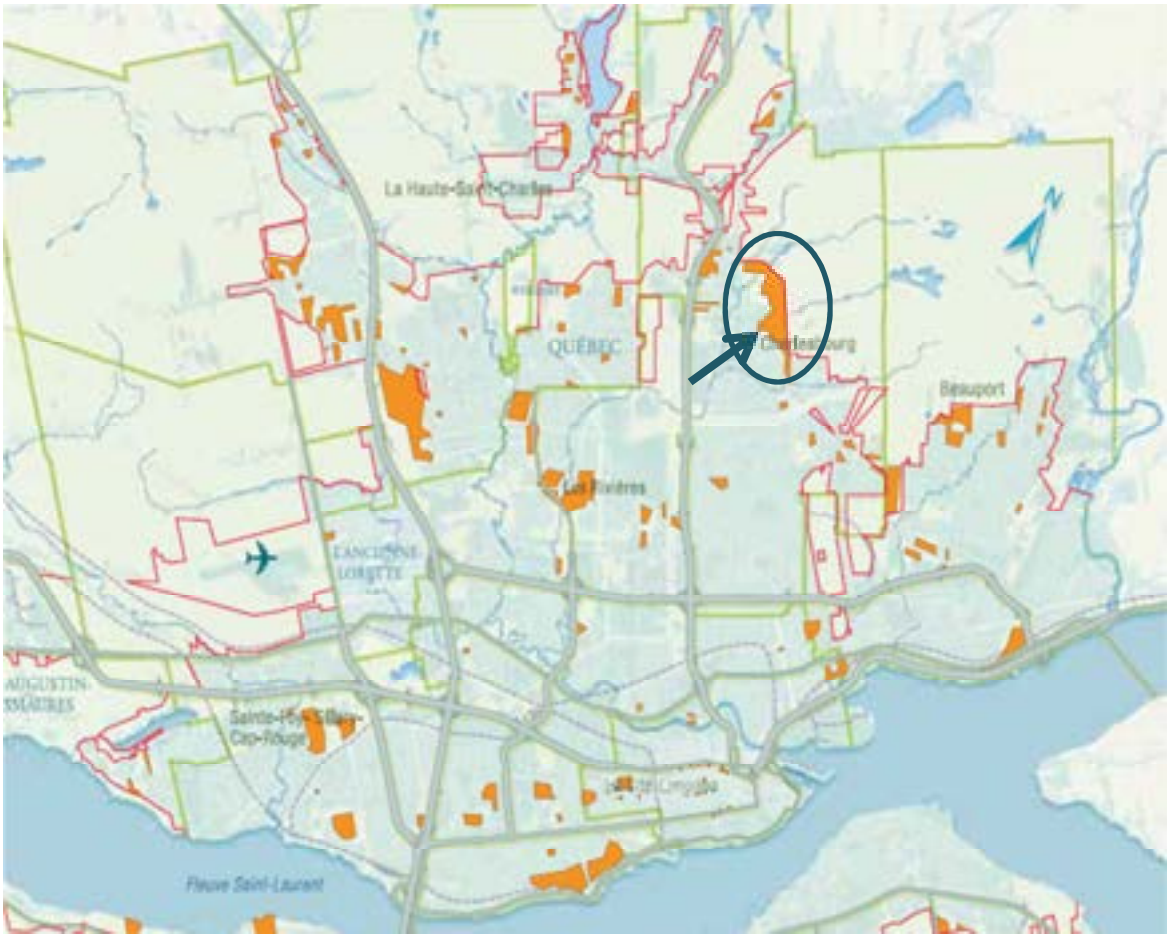
Adapté du Plan de mobilité durable – Carte 10

Une zone de développement menace la présence d'un habitat du poisson dans la rivière des roches

Dans le cadre du projet *d'Amélioration de la qualité des habitats de la rivière du Berger,* l'OBV de la Capitale a été l'initiateur d'un projet d'aménagement d'habitat de l'omble de fontaine dans la rivière des Roches en partenariat avec la Ville de Québec et la Société de la rivière Saint-Charles. Or, une zone de développement et de consolidation menace potentiellement la qualité du milieu aménagé.

La carte suivante montre à l'aide d'une flèche l'emplacement des aménagements fauniques réalisés dans la rivière des Roches. Le cercle met en évidence la zone de développement qui compromet la qualité des habitats qui ont été aménagés (frayères, seuils, déflecteurs, fosses, etc.). Effectivement, l'érosion et la sédimentation sont des conséquences aux développements projetés.

Figure 3: Zone de développement en amont des aménagements fauniques de la rivière des Roches



Adapté du Plan de mobilité durable – Carte 10

Position de l'Organisme des bassins versants de la Capitale par rapport au Plan de mobilité durable de la Ville de Québec

À la suite de notre lecture du *Plan de mobilité durable* proposé par la Ville de Québec, nous avons constaté un écart entre l'énoncé de l'intention d'urbaniser autrement et les projections de développement exprimées par l'entremise la carte des potentiels de développement (Carte 10). Nous sommes **favorables à la volonté politique de mettre fin à l'étalement urbain et de développer dans le respect des principes du développement durable** exprimée dans le Plan, mais défavorables à l'emplacement de certains développements tel qu'exprimé dans ce mémoire. Aussi, nous croyons que la Ville de Québec ne devrait pas agrandir le périmètre urbain sans justifications raisonnables. C'est-à-dire que **ce dernier ne devrait pas être agrandi à l'intérieur du bassin versant de la prise d'eau potable, ne devrait pas nécessiter d'investissements supplémentaires en termes d'infrastructures ou de transport en commun, ni favoriser de développements axés sur l'automobile.**

Recommandations

Nous désirons exprimer en ce sens quelques recommandations par rapport aux décisions qui seront prises par la Ville de Québec dans l'application du Plan. Les voici :

- **Privilégier la densification et la consolidation à l'intérieur du périmètre urbain actuel et à l'extérieur des bassins versants des prises d'eau potable**
- **Privilégier des développements sur le modèle des *écoquartiers***
- **Éviter le déboisement**

En outre, nous sommes conscients que la Ville de Québec s'est déjà engagée quant à certains développements critiqués dans ce mémoire en raison de l'attribution de permis ou du zonage existant. Toutefois, nous croyons que les développements qui sont prévus **peuvent être réalisés autrement**. La Ville de Québec affirme déjà sa volonté d'*urbaniser autrement* dans son *Plan de mobilité durable* avec une recommandation de développer *des quartiers verts, actifs et distinctifs, les « écoquartiers »*. Nous l'encourageons fortement à aller dans ce sens, même dans les quartiers de la banlieue.



Organisme des bassins versants de la Capitale

870, avenue de Salaberry, bureau 303
Québec (Québec) G1R 2T9

Téléphone : (418) 780-7242
Télécopieur : (418) 524-4112
Courriel : info@obvcapitale.org

Vivre à Québec et se déplacer à vélo…
Une idée qui fait son chemin!

Mémoire déposé dans le cadre des consultations publiques
du Plan de mobilité durable de la Ville de Québec

Octobre 2010

Promo-Vélo
C.P. 700 succ. Haute-Ville
Québec (QC), G1R 4S9
Tél. (418) 780-4356 / Téléc. (418) 524-4112
www.promo-velo.org / infos@promo-velo.org

Rédaction
Promo-Vélo

Collaboration
Vélo Québec et Accès transports viables (charrette sur deux roues sur l’axe est-ouest)

TABLE DES MATIÈRES

PROMO-VÉLO 4

La voix des cyclistes dans la région de Québec 4

LE VÉLO DANS LE PLAN DE MOBILITÉ DURABLE 5

Des conditions gagnantes pour tous les modes de transport viables 5

Un timide coup de pouce pour le vélo 5

Une cible peu ambitieuse 5

Plusieurs mesures intéressantes 6

Pas de réflexe vélo 7

ACCÉLÉRER LA MISE EN ŒUVRE DU PLAN DIRECTEUR DU RÉSEAU CYCLABLE 8

Le Plan directeur du réseau cyclable : un programme articulé et ambitieux 8

Une mise en œuvre qui reste sur l'accotement 8

De nouvelles mesures à intégrer 8

L'AXE EST-OUEST 10

Un axe de déplacements essentiel 10

Une diversité de besoins; une multiplicité de liens 10

Père-Marquette : faisabilité immédiate 10

René-Lévesque : vers un boulevard vert 11

Chemin Sainte-Foy : un chemin naturel 12

De Bourlamaque à Honoré-Mercier 13

Travailler pour l'avenir 13

RECONNAÎTRE LE VÉLO COMME UN VÉRITABLE MOYEN DE TRANSPORT 14

En conclusion : Vers une ville cyclable 14

ANNEXES 15

Comptage vélo sur l'axe est-ouest 15

Pétition en faveur d'une bande cyclable sur René-Lévesque 15

Mémoire sur le Plan directeur du réseau cyclable 15

PROMO-VÉLO

Promo-Vélo est un organisme à but non lucratif qui, depuis 1990, œuvre à la promotion du cyclisme, à l'amélioration des conditions de pratique du vélo utilitaire et récréatif, ainsi qu'à la représentation des intérêts des cyclistes auprès des autorités publiques, dans la grande région de Québec.

Principales réalisations de ***Promo-Vélo***

- Participation à diverses consultations publiques comportant des enjeux vélo
- Réalisation de la Carte des Parcours Cyclables de la Région de Québec
- Partenaire de la Route verte dans la région de Québec
- Publication annuelle du Guide Info-Vélo
- Participation annuelle au Salon Info-Vélo
- Organisation de manifestations cyclistes (400 roues pour le vélo à Québec, Convergence vélo, J'embarque pour le vélo à Québec)

Promo-Vélo regroupe près de 150 membres individuels, ainsi qu'une dizaine de membres associés (clubs cyclistes, organismes de promotion du développement durable, etc.).

LA VOIX DES CYCLISTES DANS LA RÉGION DE QUÉBEC

Dans le but de mieux représenter les cyclistes, Promo-Vélo consulte régulièrement ses membres, mais aussi plus largement les cyclistes de Québec afin d'être le porte-parole de leurs aspirations et revendications. Sans prétendre rendre compte de façon exhaustive des aspirations de chacun des 300 000 cyclistes potentiels de Québec, ce mémoire est donc **le reflet de commentaires recueillis durant les trois dernières années** au fil des divers évènements organisés par Promo-Vélo ou auxquels l'organisme a participé.

Depuis 2007, la Ville de Québec a entrepris plusieurs démarches de réflexion et de planification en vue de l'amélioration de son réseau cyclable. Promo-Vélo s'est impliqué dans ces démarches en participant notamment à l'élaboration du **Plan directeur du réseau cyclable** (entre 2007 et 2008), afin de s'assurer que celui-ci réponde aux attentes des cyclistes de la région de Québec. Le travail réalisé à cette occasion a été transmis, en 2009, au groupe de travail sur la mobilité durable dans le cadre des consultations préliminaires « **Vivre et se déplacer à Québec** » (mémoire disponible en *Annexe*).

Avec ce mémoire, Promo-Vélo veut réagir au **Plan de mobilité durable** présenté pour consultation publique. Notre intervention comportera trois points principaux :

- la place du vélo dans le Plan de mobilité durable,
- un bilan de la mise en œuvre du Plan directeur du réseau cyclable depuis son adoption,
- l'aménagement proposé pour l'axe est-ouest.

LE VÉLO DANS LE PLAN DE MOBILITÉ DURABLE

C'était un souhait de Promo-Vélo, il y a trois ans, que la Ville de Québec se dote d'**un plan de mobilité intégré qui mettrait en synergie tous les moyens de transport** afin de favoriser systématiquement l'utilisation du plus adéquat. L'utilisation du vélo comme mode de déplacement se comprend en effet dans une perspective de diminution de la dépendance à l'automobile et d'amélioration de la qualité de vie en ville. Sans cette politique globale, les progrès réalisés du côté des aménagements cyclables risqueraient fort d'être réduits à néant par la poursuite de l'accroissement des distances à parcourir et le développement d'infrastructures autoroutières, par exemples.

Nous saluons donc l'initiative de la Ville qui a su entamer une réflexion profonde et accoucher d'**un plan extrêmement ambitieux, comportant de nombreuses mesures détaillées** et très bien argumentées.

DES CONDITIONS GAGNANTES POUR TOUS LES MODES DE TRANSPORT VIABLES

Outre le réseau cyclable, les distances à parcourir ainsi que le mode de développement urbain ont un impact sur l'utilisation du vélo, du transport collectif et de la marche comme modes de déplacement.

Le Plan de mobilité durable met en place les conditions gagnantes pour rendre plus efficaces le transport collectif mais aussi les modes de transport actifs, grâce notamment à :

- une ville moins étalée, puisqu'il prévoit de mettre fin à l'étalement urbain,
- des quartiers plus denses,
- la coexistence de plusieurs fonctions au sein des mêmes secteurs, ce qui rendra accessibles les commerces et services de proximité,
- l'inversion des ordres de priorités et le fait de considérer les modes de transport actifs et collectif comme prioritaires dans les nouveaux aménagements.

Nous saluons ces choix qui sont de nature à **renverser la tendance à l'augmentation de la dépendance à l'automobile**.

UN TIMIDE COUP DE POUCE POUR LE VÉLO

Par contre, force est de constater que le vélo (et les transports actifs en général) occupe la portion congrue du plan de mobilité durable, qui se concentre principalement sur le transport collectif.

Une cible peu ambitieuse

La cible fixée pour l'augmentation des déplacements à pied et à vélo, en particulier, est assez peu ambitieuse. Le Plan de mobilité durable envisage ainsi de faire passer la part modale des transports actifs de 14,6 % à 17 % en 20 ans. Or, le Plan directeur du réseau cyclable, sans être lui-même très ambitieux, prévoyait plutôt de faire passer la part du vélo de 1,6% à 5% en seulement 10 ans!

Il faut d'ailleurs tenir compte, pour fixer un objectif réaliste, du fait que **l'utilisation du vélo est déjà en forte croissance dans la région de Québec**, même en l'absence d'aménagements majeurs durant les dernières années. Ainsi, entre 2001 et 2006, le nombre de travailleurs se

rendant à leur travail à vélo a augmenté de 20 % dans la région (source : Statistiques Canada 2008, Habitudes de navettage et lieux de travail des Canadiens).

Nous suggérons donc à la Ville de Québec de revoir cette cible afin qu'elle constitue **un objectif réellement ambitieux**, au moins égal à celui du Plan directeur du réseau cyclable pour 2018, et supérieur pour la période suivante. La planification de la séquence de réalisation des projets prévus devrait permettre de préciser la cible à atteindre à un horizon de 5, 10, 15 et 20 ans.

Plusieurs mesures intéressantes

Outre l'accélération de la mise en œuvre du Plan directeur du réseau cyclable et le cas spécifique de l'axe est-ouest, sur lesquels nous reviendrons plus loin, le Plan de mobilité durable prévoit plusieurs mesures en faveur des déplacements à vélo.

Requalification des autoroutes en boulevards

La transformation en boulevard de certains tronçons d'autoroutes urbaines doit, selon le Plan de mobilité durable, s'accompagner de l'aménagement de voies cyclables. Nous encourageons la Ville de Québec à mettre en œuvre cette mesure, qui contribuera à réduire l'effet barrière que constitue pour les cyclistes la présence à Québec d'un réseau autoroutier très développé.

Nous suggérons d'ailleurs d'aller parfois un peu plus loin dans cette requalification, ce qui permettrait de **rejoindre le réseau cyclable existant ou prévu** :

- pour l'autoroute Laurentienne, créer des voies cyclables de la rue Soumande à la Côte d'Abraham,
- pour l'autoroute Robert-Bourassa, aller jusqu'à rejoindre le chemin Sainte-Foy et le boulevard du Versant-Nord,
- pour l'autoroute et le boulevard Charest, créer des voies cyclables depuis Robert-Bourassa sur toute la longueur du boulevard, jusqu'à Jean-Lesage.

Nous sommes conscients que ces aménagements seront réalisés à moyen terme et **en coordination avec le développement du réseau de transport collectif, en particulier du tramway**. Il est cependant primordial de les planifier dès maintenant pour ne pas les oublier, le temps des travaux arrivé ! L'aménagement d'un tramway, d'ailleurs, est souvent l'occasion de repenser le partage de l'espace de voierie afin d'élargir les trottoirs et d'aménager des voies cyclables, l'emprise du tramway étant plus étroite que celle de deux voies réservées d'autobus. Nous encourageons la Ville en ce sens.

Révision des normes de conception des rues

La révision des normes de conception des rues pour les rendre plus étroites, ou y réserver un espace à la circulation des cyclistes et des piétons, est une excellente orientation de nature à rendre plus favorables à la marche et au vélo la majorité des secteurs résidentiels et commerciaux. À ce titre, nous soulignons **l'importance d'aménager des trottoirs des deux côtés de la rue à chaque réfection de rue** et d'en rendre la présence obligatoire dans tous les nouveaux développements.

Principes favorables aux transports actifs

Nous adhérons à la proposition du Plan de mobilité durable de poursuivre les enjeux de continuité, de complémentarité, de sécurité, de mixité, de connectivité et d'innovation.

Aménagements continus dans l'espace et dans le temps
Le fait d'aménager des parcours piétons et cyclables permanents dont l'entretien serait assuré y compris l'hiver, constitue un virage en faveur de la pratique de la marche et du vélo. Nous soulignons l'importance d'**entretenir les aménagements cyclables sur rue à l'année**, ce qui améliorerait considérablement la sécurité des cyclistes quatre saisons. Mentionnons d'ailleurs que leur nombre augmente au moins aussi vite que l'utilisation du vélo. Soulignons que cet

entretien serait fait sans coûts supplémentaires, puisqu'il s'agit de bandes cyclables déneigeables en même temps que la chaussée. L'ouverture de ce réseau à l'année impliquerait ainsi seulement le maintien des interdictions de stationner déjà en vigueur de mai à octobre.

Stationnements à vélo
L'aménagement de stationnements à vélo sur la voie publique, notamment à proximité des secteurs commerciaux, des services et des institutions, devrait être **intégré aux pratiques d'aménagement usuelles**. Par exemple, il devrait être aussi facile de stationner son vélo que de trouver une poubelle. Les coins de rue et les abords des arrêts de transport collectif sont aussi, pour leur visibilité, des lieux propices à l'installation de supports à vélo.

Pas de réflexe vélo

Malgré ces quelques mesures, le Plan de mobilité durable reste timide quant à son virage vélo, tout comme il est timide pour les mesures favorables à la marche. Ce manque a d'ailleurs été abondamment souligné lors des séances de consultation.

Pour un réel virage en faveur du vélo, nous suggérons à la Ville d'adopter les mesures suivantes :

Fixer la cible de part modale à l'horizon 2030 à 25% pour les transports actifs

Faire une évaluation annuelle de la mise en œuvre du Plan directeur du réseau cyclable
Des indicateurs précis devront pour cela être utilisés, et en particulier :

- Liens prioritaires réalisés
- Kilométrage de voies cyclables réalisées
- Evolution de la part modale du vélo (comptages et enquêtes, notamment auprès des employeurs et des institutions scolaires)
- Budgets consacrés au développement du réseau cyclable utilitaire
- Nombre de stationnements à vélo ajoutés dans l'espace public
- Evolution du nombre d'accidents impliquant un cycliste

Adopter un « réflexe vélo » pour les projets de développement
Pour s'assurer que le mode de développement urbain va dans le sens des orientations définies dans le Plan de mobilité durable, les projets de développement devraient systématiquement passer par **le filtre du « réflexe vélo »** : le projet sera-t-il accessible à vélo? Va-t-il contribuer à augmenter la part modale du vélo dans le quartier? À l'échelle de la ville? L'infrastructure de transport améliore-t-elle la sécurité des cyclistes? Leur nuit-elle? Constitue-t-elle une barrière? Augmente-t-elle les distances à vélo?

Adopter un « réflexe vélo » lors de l'aménagement de nouvelles rues
La loi française sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie (LAURE, 1996) prévoit que

> « À l'occasion des réalisations ou des rénovations urbaines, à l'exception des autoroutes et voies rapides, doivent être mis au point des itinéraires cyclables pourvus d'aménagements sous forme de pistes, marquages au sol ou couloirs indépendants, en fonction des besoins et contraintes de la circulation ».

Adopter volontairement une telle pratique serait, pour la Ville de Québec, une excellente façon de se démarquer et de devenir une ville phare de la mobilité durable. Soulignons que l'aménagement de voies cyclables au moment de la conception des rues coûte **une fraction du coût** que représente un nouvel aménagement cyclable réalisé indépendamment.

ACCÉLÉRER LA MISE EN ŒUVRE DU PLAN DIRECTEUR DU RÉSEAU CYCLABLE

LE PLAN DIRECTEUR DU RÉSEAU CYCLABLE : UN PROGRAMME ARTICULÉ ET AMBITIEUX

La version du Plan directeur du réseau cyclable entérinée par le comité exécutif en novembre 2008 constituait un outil de travail bien conçu et plutôt ambitieux. Avec un objectif à terme de **doubler la longueur du réseau**, un échéancier dont les premières priorités étaient déjà nommées et surtout, un budget de **40 millions de dollars sur 10 ans**, la volonté de la Ville de Québec semblait claire de faire du vélo un mode de déplacement à part entière.

Pourtant, force est de constater que depuis deux ans, la mise en œuvre de ce plan n'est pas à la hauteur des intentions initiales.

UNE MISE EN ŒUVRE QUI RESTE SUR L'ACCOTEMENT

Le plan d'action du PDRC prévoyait l'aménagement de **130 km de voies cyclables** (pistes, bandes, chaussées désignées) entre 2007 et 2009. Selon le bilan fait par la Ville, entre 2007 et 2009, **seulement 9 km de voies cyclables** ont été réalisés. C'est moins de 10% de ce qui était prévu. Le rythme devra s'accélérer significativement pour atteindre l'objectif de 300 km supplémentaires en 10 ans.

Le plan prévoyait de dédier de deux millions de dollars par année au titre du programme triennal d'immobilisation (PTI) pour la mise en œuvre du PDRC. En 2010, ce budget a été réduit à zéro, ce qui démontre la faible priorité accordée à cet investissement.

Le plan prévoyait aussi de consacrer au PDRC plusieurs sources de financement: Fonds municipal vert, fonds issus du Diagnostic résidentiel Hydro-Québec (1,2 millions pour 2009-2011). Pour le moment, ces sommes n'ont pas été consacrées au développement du réseau.

Plusieurs mesures prévues au PDRC sont encore sur l'accotement :

- aménagement de dalots dans les escaliers,
- installation de stationnements à vélo,
- mise en place de la table de concertation sur le PDRC,
- programme de vélos en libre-service,
- marquage de sas-vélo aux intersections,
- implantation de liens mécaniques,
- campagnes de sensibilisation au partage de la route,
- promotion de l'usage du vélo.

DE NOUVELLES MESURES À INTÉGRER

Contresens cyclables

Le projet de Loi 71 modifiant le Code de la sécurité routière attribue aux municipalités le pouvoir d'autoriser la circulation des cyclistes à contresens sur une voie à sens unique. À Québec, cette mesure est de nature à faciliter les déplacements à vélo, notamment dans les secteurs les plus denses de la ville. Les rues à sens unique, souvent trop étroites pour permettre à deux voitures de se croiser, permettent cependant facilement à un cycliste de croiser une voiture. Cette mesure apporterait un **avantage aux cyclistes** en raccourcissant leurs distances de déplacement.

Baisse de la limite de vitesse dans les secteurs résidentiels et commerciaux

Depuis l'entrée en vigueur de la loi 42 modifiant le Code de la sécurité routière, adoptée le 19 décembre 2009, les villes ont **le pouvoir de réglementer la vitesse de circulation dans leurs rues**, ce qui leur permet notamment de limiter la vitesse dans les secteurs très fréquentés par les piétons et les cyclistes.

Cette baisse de la limite de vitesse, favorable aux déplacements actifs et qui améliorera la qualité de vie des résidants, doit, pour être efficace, s'accompagner de mesures d'apaisement du trafic (rétrécissement de la chaussée, dos d'âne, bandes végétales, plantation d'arbres, etc.). C'est une nouvelle façon de voir la façon de se déplacer en ville, et de **redonner effectivement la priorité à la marche et au vélo**.

Nous suggérons à la Ville de Québec de développer une **stratégie de réglementation de la vitesse adaptée aux caractéristiques** démographiques et urbanistiques. Une réduction de la vitesse autorisée serait à envisager prioritairement dans les zones fréquentées par les piétons et cyclistes : rues commerciales, zones scolaires, à proximité des institutions et des établissements de services culturels (bibliothèques, etc.) et dans les secteurs résidentiels.

Encadrement du virage à droite au feu rouge

Pour améliorer la sécurité et le confort des cyclistes et des piétons, nous recommandons à la Ville de Québec d'**interdire systématiquement le virage à droite au feu rouge en présence d'un aménagement cyclable**, ainsi qu'à proximité d'un établissement scolaire, de santé ou culturel (forte fréquentation piétonne) et sur les rues commerciales.

L'AXE EST-OUEST

UN AXE DE DÉPLACEMENTS ESSENTIEL

L'axe est-ouest est un des axes majeurs de déplacement à Québec. Il n'est donc pas étonnant d'y retrouver une forte proportion des 17 600 déplacements à vélo faits chaque jour dans la région de Québec (source : Enquête Origine-Destinations 2007).

Selon le comptage effectué par Promo-Vélo en 2008 (disponible en *Annexe*), on dénombre 1 610 cyclistes à l'heure de pointe du matin sur cet axe, soit un achalandage approximatif de 5 000 cyclistes par jour. Soulignons que la proposition de la Ville d'aménager un lien cyclable sur René-Lévesque a recueilli **l'appui de nombreux cyclistes, notamment via une pétition de 2 200 noms** déposée au Conseil municipal en mars 2009 (disponible en *Annexe*).

Il s'agit également d'un axe important pour le transport collectif, puisqu'il constitue sa colonne vertébrale, avec 20 000 usagers par jour sur les Métrobus 800 et 801, sans compter le parcours 7 et les nombreux Express qui desservent tant la colline Parlementaire que l'axe Laurier-de l'Église.

Suite à la proposition émise dans le Plan de mobilité durable, plusieurs organisations favorables aux transports viables ont mis en commun leurs énergies pour proposer un aménagement qui réponde aux attentes de tous. Ainsi, depuis plus d'un mois, **Accès transports viables, Vélo Québec et Promo-Vélo** travaillent ensemble à concevoir une proposition. Les pages suivantes sont issues de ce travail en commun.

UNE DIVERSITÉ DE BESOINS; UNE MULTIPLICITÉ DE LIENS

Le Plateau Québec Sainte-Foy étant un axe très fréquenté par les cyclistes, il est nécessaire d'y améliorer le confort et la sécurité de ceux qui s'y déplacent.

Le Plan de mobilité durable propose, pour cet axe, le choix entre un aménagement sur le boulevard René-Lévesque et un autre sur l'axe Père-Marquette. D'entrée de jeu, soulignons que le Plan directeur du réseau cyclable, lui, prévoyait **des aménagements sur ces deux axes**. Le choix d'un seul aménagement représenterait donc un recul par rapport aux engagements déjà pris par la Ville en faveur du vélo, un comble dans le cadre d'un Plan de mobilité durable qui vient réitérer la pertinence de ce mode de déplacement!

Soulignons que les cyclistes présentent une diversité de profils (âge, capacité physique, besoins de transport) et qu'un seul type d'aménagement ne saurait répondre aux besoins de tous. Nous remarquons, par ailleurs, que la concentration de la population comme des emplois, services et institutions sur cet axe justifie l'aménagement de plus d'un lien cyclable.

Nous suggérons donc de **combiner plusieurs aménagements pour améliorer globalement les déplacements à vélo sur l'axe est-ouest**.

Père-Marquette : faisabilité immédiate

Il est faisable à très court terme d'améliorer les déplacements à vélo sur l'axe Père-Marquette. En même temps qu'on y enlèvera les "arrêts" pour les cyclistes, il faut y mettre des mesures de contrôle de la circulation. Il importe également de négocier au plus tôt les droits de passage sur les terrains qui "coupent" le trajet.

Profiter du faible débit automobile

Le volume de circulation sur les rues de l'axe Père-Marquette est assez faible. C'est d'ailleurs un lien fort utilisé à l'heure actuelle, en raison de la cohabitation plutôt harmonieuse entre les modes de transport.

Des interventions nécessaires pour en améliorer l'efficacité

Afin de marquer sans équivoque la fréquentation de cet axe par les cyclistes, il serait pertinent d'**accentuer le marquage au sol**, par une signalétique vélo et des chevrons.

Pour améliorer leur confort, il serait également intéressant de mettre en place des **mesures préférentielles pour les cyclistes aux intersections**, afin de diminuer le nombre d'arrêts obligatoires. En même temps, il sera nécessaire de mettre en place des moyens pour éviter une augmentation de la circulation automobile qui y dégraderait la sécurité, grâce à des mesures d'apaisement de la circulation : intersections surélevées, signalisation, dos d'âne, etc. Un aménagement de type « bike boulevard » peut être adapté à la situation locale.

Vers un tracé moins sinueux

La mesure la plus significative sur cet axe reste toutefois de rectifier le tracé en **négociant des droits de passage** sur le terrain Bellevue et sur celui de l'école Saint-Charles-Garnier.

René-Lévesque : vers un boulevard vert

A l'issue de notre charrette sur deux roues, en commun avec Accès transports viables et Vélo Québec, nous en étions arrivés à proposer pour René-Lévesque un aménagement qui correspond à la proposition de la Ville (options 2 ou 3), avec voies cyclables en rive.

Nous appuyons donc la Ville dans cette proposition de **boulevard vert, combinant amélioration du transport collectif et aménagement de voies cyclables**, qui nous paraît répondre tant aux besoins des cyclistes qu'aux ambitions énoncées dans le Plan de mobilité durable. Il s'agit, pour nous, d'un aménagement ambitieux, qui relève d'un véritable virage en matière de mobilité, compte tenu des mesures proposées dans le Plan de mobilité durable :

- élimination graduelle du stationnement sur le boulevard René-Lévesque afin d'améliorer le service de transport collectif (recommandation 39),
- retrait de la voie de circulation automobile en direction est entre Turnbull et Myrand (solution proposée p. 99).

Axe majeur à priorité pour le transport collectif

Dans le Plan de mobilité durable, la proposition d'aménagement sur René-Lévesque figure dans la partie sur les transports actifs. Pourtant, **les mesures proposées visent avant tout à améliorer le transport collectif**. Nous recommandons à la Ville de mettre davantage en valeur cet aspect de l'aménagement qui, s'il a été évoqué lors de la rencontre de consultation publique du 28 septembre, semble encore mal compris par la majorité de la population et des intervenants sur ce dossier.

L'aménagement sur René-Lévesque doit **prévoir l'évolution des besoins de transport collectif**. En particulier, il doit être compatible avec la mise en place d'un busway ou d'un tramway. Pour cette raison, l'aménagement des voies cyclables en rive nous semble l'option la mieux adaptée, et le positionnement des voies d'autobus au centre une mesure prévoyante.

Nous considérons d'ailleurs que l'aménagement proposé par la Ville est **tout à fait compatible avec la réalisation d'une ligne de tramway** sur le boulevard René-Lévesque, qui viendrait compléter le réseau proposé dans le Plan de mobilité durable. Nous soutenons, d'ailleurs, cette option de tracé pour le tramway. En effet, l'axe est-ouest fait face, notamment aux heures de pointe, à une situation de congestion qui nuit à l'accessibilité des institutions, services et commerces qui y sont situés. La seule façon d'**augmenter la capacité de**

déplacements de l'axe est-ouest est d'y récupérer l'espace occupé actuellement par les stationnements et d'améliorer significativement la desserte en transport collectif.

L'enlèvement d'une voie de circulation automobile sera plus facile à justifier s'il est fait dans l'optique d'un **report modal de l'automobile vers le transport collectif**. Les parcours Métrobus, même équipés d'articulés, étant déjà presque à pleine capacité, la mise en place d'un tramway apparaît légitime à court terme. De plus, une voie de tramway étant moins large qu'une voie de bus, il serait encore plus facile de libérer de l'espace pour des voies cyclables advenant un tel développement.

Un aménagement en rive pour assurer la sécurité et le confort des cyclistes

Nous sommes en faveur d'une option d'aménagement où, de l'extérieur vers le centre de la rue, le partage des voies serait le suivant :

- trottoir
- bande cyclable à mi-hauteur (entre la hauteur de la chaussée et celle du trottoir)
- voie de bus
- voie ou voies de circulation automobile.

NB : advenant un aménagement du transport collectif en position axiale (Tramway ou Busway), ces deux dernières positions seraient inversées.

Cet aménagement des bandes cyclables en rives présente plusieurs avantages:

- il pourrait être déployé graduellement, par sections;
- il faciliterait les mouvements aux intersections, tant pour les cyclistes (virage à droite facilité) que pour les automobilistes (virage à gauche permis);
- il serait facile d'entretien;
- il ne gênerait pas l'enlèvement de la neige et permettrait même un entreposage du moins temporaire de la neige;
- il offrirait le moins de contraintes possibles aux autres usagers, et permettrait notamment l'accès de leurs stationnements privés aux résidents du sud du boulevard;
- il améliorerait le confort des piétons (distance entre le trottoir et la circulation motorisée);
- il aurait l'avantage de pouvoir être modulé en fonction d'un parcours de transport collectif (tramway ou busway) en position centrale.

Gestion des intersections

Aux intersections, la visibilité des cyclistes serait améliorée par un **marquage continu** (couleur, pictogramme ou chevrons) signalant la présence d'un aménagement cyclable tant aux véhicules rejoignant le boulevard qu'à ceux qui le quittent.

Pour faciliter le virage à gauche des cyclistes, des **sas-vélo** pourraient être aménagés aux intersections gouvernées par un feu de circulation, leur permettant de se positionner devant les véhicules motorisés.

Gestion des arrêts de transport collectif

Aux arrêts de transport collectif, l'aménagement cyclable devrait passer à l'arrière de l'arrêt pour ne pas gêner l'embarquement des passagers. Advenant un aménagement axial pour le transport collectif, ce conflit disparaîtrait.

Chemin Sainte-Foy : un chemin naturel

Itinéraire naturel pour les cyclistes qui arrivent de la basse-ville, le chemin Sainte-Foy devrait être considéré dans une perspective d'amélioration des conditions de circulation des cyclistes. Il est notamment pertinent d'y **aménager les intersections** pour les rendre plus sécuritaires pour les cyclistes.

De Bourlamaque à Honoré-Mercier

À partir de la rue Bourlamaque, les rues proposées pour le parcours alternatif des cyclistes se prêtent particulièrement bien à **l'aménagement de contresens cyclables** : il s'agit de rues à caractère résidentiel ou commercial, où la circulation automobile se fait à faible vitesse. Nous recommandons à la Ville de Québec d'étudier en priorité ce secteur pour y exercer le pouvoir attribué par le projet de loi 71.

Les contresens cyclables sont une mesure en voie de généralisation dans de nombreuses villes d'Europe, où ils n'ont pas donné lieu à une problématique particulière de sécurité. Il importe toutefois de signaler adéquatement la présence de cet aménagement. Une **campagne d'information à destination des automobilistes** peut s'avérer utile. En ce sens, la médiatisation dont bénéficie l'aménagement cyclable proposé sur l'axe est-ouest garantit un certain niveau d'information de la population! Il s'agira de profiter de cet intérêt médiatique pour diffuser les informations adéquates.

TRAVAILLER POUR L'AVENIR

Le Plan de mobilité durable énonce l'objectif de doubler la part modale du transport collectif et celle du vélo. Cet objectif ne pourra être atteint que grâce à des mesures claires, qui marqueront l'espace urbain et rendront concret le changement de l'ordre des priorités entre les modes de déplacements qui sous-tend le Plan de mobilité durable.

La proposition de la Ville pour le boulevard René-Lévesque est ambitieuse, c'est **un geste fort en faveur de la mobilité durable**. Nous soutenons la Ville dans sa réalisation, pour les cyclistes actuels et surtout pour ceux qui seront de plus en plus nombreux à prendre leur vélo dans l'avenir.

RECONNAÎTRE LE VÉLO COMME UN VÉRITABLE MOYEN DE TRANSPORT

Le vélo est un moyen de transport **écologique**. Il permet de joindre l'utile à l'agréable : pratiquer une **activité physique** tout en se déplaçant, avantage non négligeable en ces temps où l'obésité se voit qualifier d'« épidémie mondiale » et où les coûts de santé constituent un défi majeur pour la société québécoise. Le vélo est également un mode de déplacement **efficace**. En ville, sur des déplacements de moins de 5 km, il est plus rapide que la voiture.

Au-delà de ces constats, il est important de rappeler que pour une partie de la population, soit les personnes les plus défavorisées – qui connaissent aussi les plus grands problèmes de santé et d'obésité –, le vélo est le moyen de transport **économiquement le plus abordable**, voire le seul envisageable. Le vélo est également le mode de déplacement des jeunes qui n'ont pas accès à l'automobile.

Autre aspect souvent oublié, la pratique du vélo est extrêmement favorable à **l'économie locale**. En permettant par exemple, une diminution du nombre de voitures par ménage (plus de 40 % des ménages de Québec ont deux voitures), des sommes considérables seront économisées dont une partie pourra être investie localement.

EN CONCLUSION : VERS UNE VILLE CYCLABLE

Le vélo à Québec est, pour le moment, un mode de transport marginal. Pourtant, la Ville de Québec peut rattraper rapidement son retard en la matière. Pour cela, il importe de **miser sur les mesures structurantes que contient le Plan directeur du réseau cyclable** et d'y adjoindre les mesures proposées dans ce mémoire.

La Ville doit se doter **des moyens pour réussir**. Le choix de priorités assorties d'un échéancier de réalisation et d'un financement adéquat, la constitution d'une structure de mise en œuvre concertée, la définition de cibles à atteindre sont des éléments indispensables d'une politique vélo réellement efficace.

Plusieurs moyens sont à mettre en œuvre pour améliorer la place du vélo à Québec. Le premier reste la conception d'un **réseau cyclable** qui réponde à la demande. Ce réseau doit être complété par des **équipements à destination**. Des mesures favorisant l'**intermodalité** complèteront les infrastructures. Il importe, au-delà des moyens techniques, de **promouvoir** le vélo comme mode de déplacement et de **sensibiliser** la population à ses avantages. Enfin, plusieurs mesures globales permettront de **renforcer** les mesures spécifiques au vélo.

C'est à ces conditions, et en utilisant au mieux les moyens dont elle dispose, que la Ville de Québec parviendra à **développer la culture vélo** dont rêvent tous ses cyclistes, pour leur bénéfice et pour celui de l'ensemble des résidants de la ville.

ANNEXES

Comptage vélo sur l'axe est-ouest

Résultats du comptage réalisé par Promo-Vélo le 11 septembre 2008

Pétition en faveur d'une bande cyclable sur René-Lévesque

Texte de la pétition de 2 200 noms déposée au Conseil de Ville le 3 mars 2009

Carte présentant la répartition géographique d'une partie des signataires

Communiqué de presse annonçant le dépôt de la pétition

Mémoire sur le Plan directeur du réseau cyclable

Déposé par Promo-Vélo auprès du groupe de travail sur la mobilité durable en juin 2009

www.promo-velo.org

Promo-Vélo

La voix des cyclistes dans la région de Québec !

Comptage cycliste

11 septembre 2008

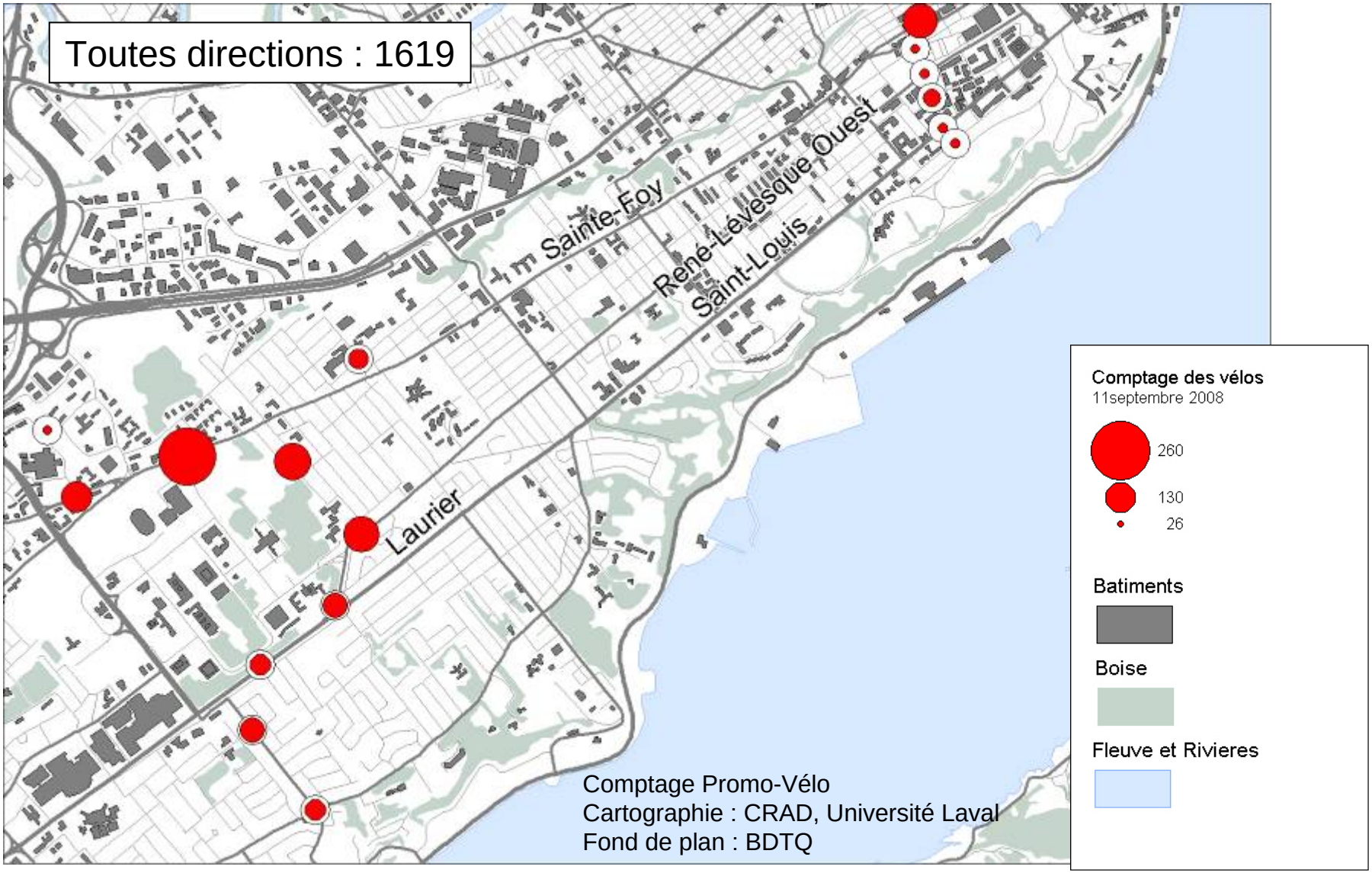
Méthode

- Comptage à l’heure de pointe du matin : entre 7h15 et 9h
- Méthode du cordeau :
  - une ligne de compteurs intercepte tous les cyclistes vers les destinations choisies: Université Laval et colline parlementaire par l’axe René-Levesque.
  - Les compteurs se coordonnent, notamment sur les directions, pour ne pas compter deux fois le même cyclistes.
- En général, un comptage à l’heure de pointe équivaut au tiers d’une journée complète.

www.promo-velo.org

Promo-Vélo

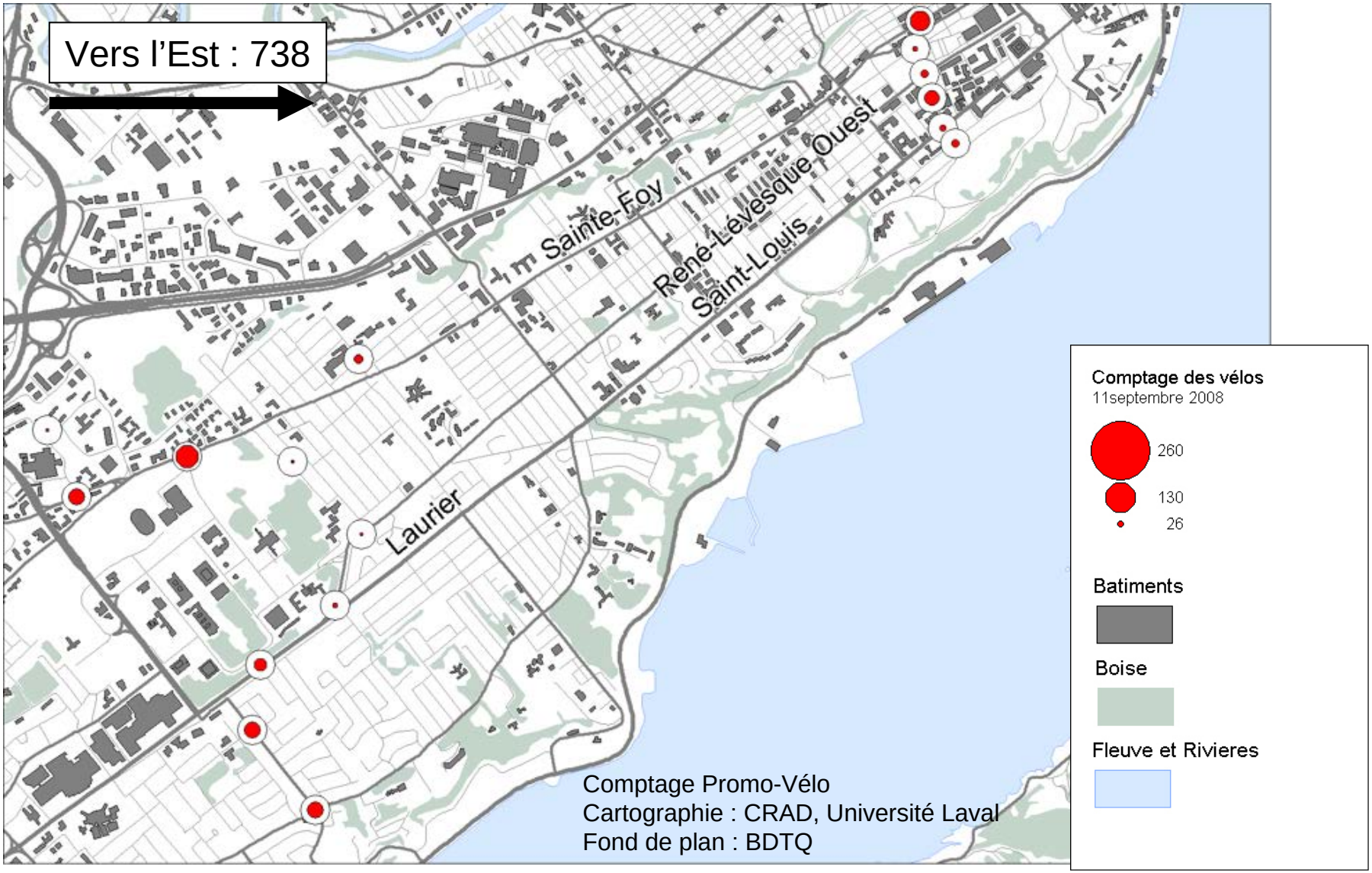
La voix des cyclistes dans la région de Québec !



www.promo-velo.org

Promo-Vélo

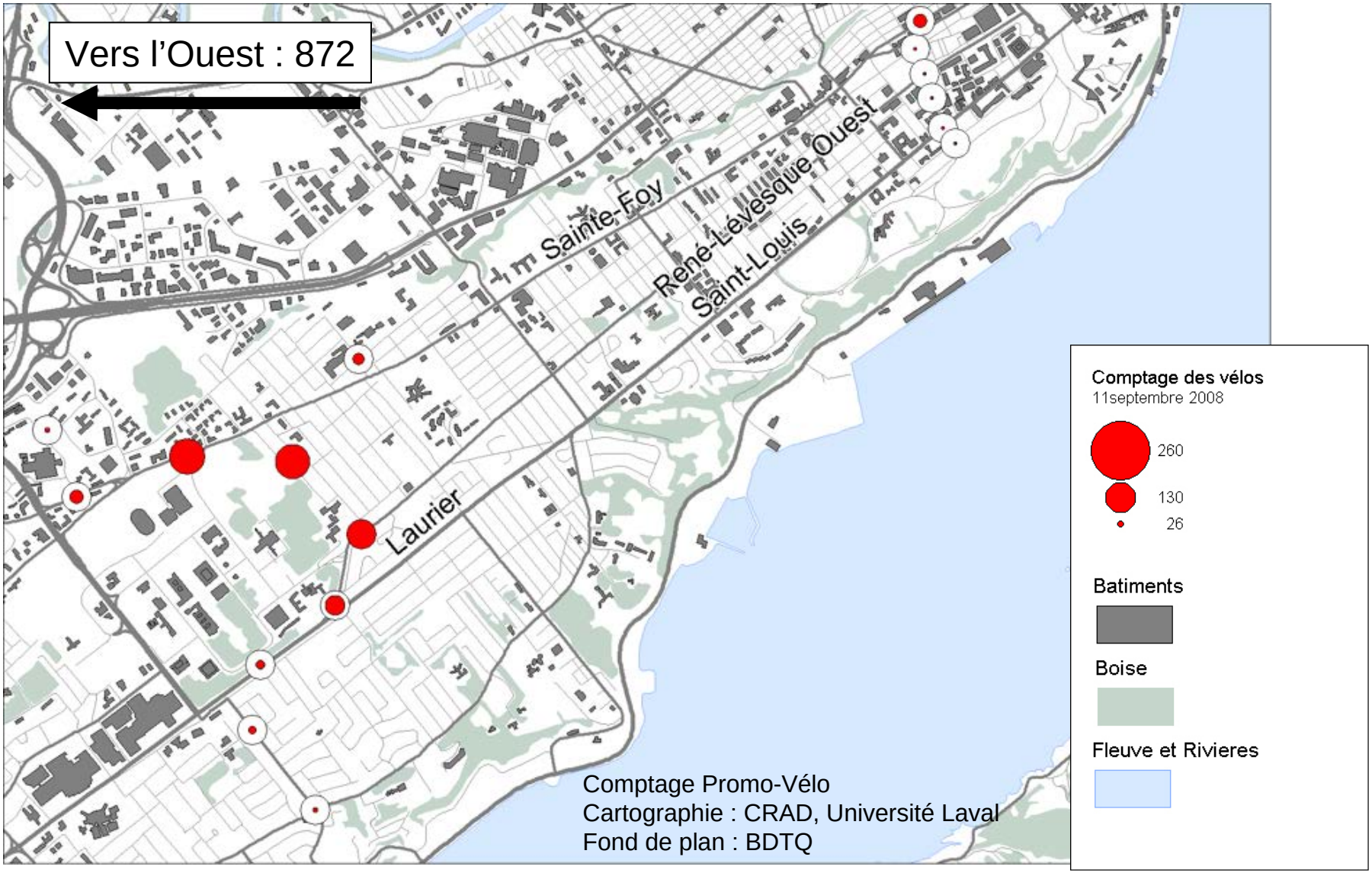
La voix des cyclistes dans la région de Québec !



www.promo-velo.org

Promo-Vélo

La voix des cyclistes dans la région de Québec !



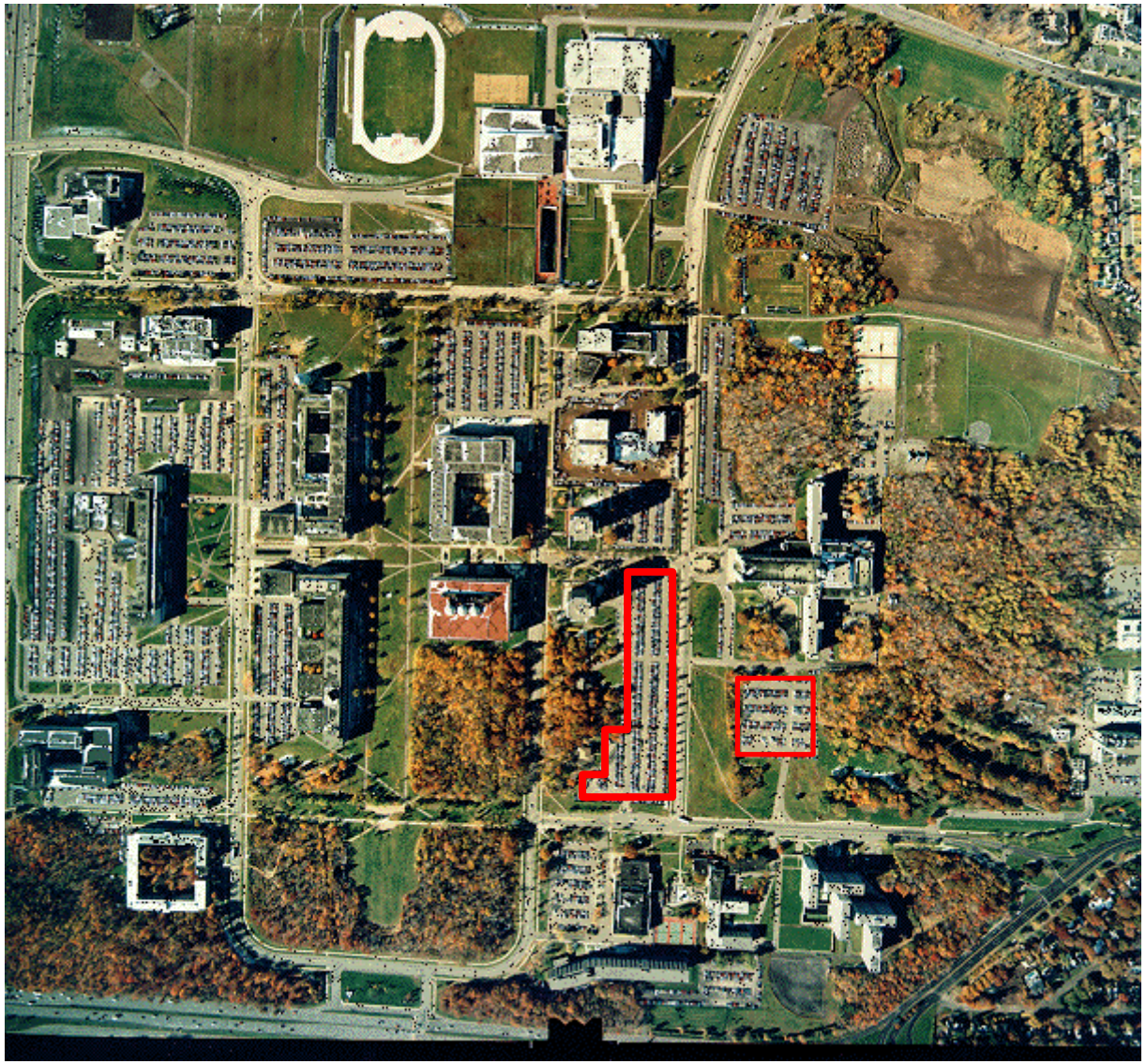
www.promo-velo.org

Promo-Vélo

La voix des cyclistes dans la région de Québec !

Les vélos sur le campus

- Plus de 500 cyclistes se rendent sur le campus le matin.
- En place de voitures, ceux-ci occuperaient environ l’espace des deux stationnements suivants.



Commentaires

- Les deux directions sont presque équivalentes (un peu plus vers l’université).
- L’université est un gros pôle.
- Sainte-Foy et René-Lévesque sont les axes les plus utilisés.
- Attention : pas de comptage sur Père-Marquette. Donc une partie des cyclistes sur René-Levesque et surtout Sainte-Foy sont probablement passés par Père-Marquette.

Contact

- Pour d’autres informations…
- Pour des cartes de meilleure qualité…

- **PROMO-VÉLO**
  CP 700, Haute Ville
  Québec (Qc) G1R 4S9
  (418) 780-4356
- infos@promo-velo.org
- http://www.promo-velo.org/

Pétition pour une bande cyclable sur René-Lévesque

- Le besoin d'un axe cyclable est-ouest a clairement été identifié comme **une priorité par les cyclistes participants** aux consultations de Promo-Vélo et à celles de la Ville de Québec sur le Plan directeur du réseau cyclable en 2007. (Ville de Québec 2007)
- Selon le comptage effectué sur l'axe est-ouest le 11 septembre 2008, **au moins 1600 cyclistes** se déplacent entre 7h et 9h, de la colline Parlementaire vers Sainte-Foy et vice-versa. Les voies les plus utilisées sont le chemin Sainte-Foy et le boulevard René-Lévesque. (Promo-Vélo 2008)

Enjeux environnementaux

- La circulation motorisée est responsable, pour la ville de Québec, de **50 % des émissions de gaz à effet de serre** (Tecsult 2008)
- Pour contrer ce phénomène, la Ville s'est donnée comme objectif d'« encourager un aménagement qui **favorisera les déplacements à pied ou à vélo** » (Ville de Québec 2007)

Enjeux économiques

- La réduction du trafic automobile associée à des aménagements urbains permettra une **amélioration de la qualité de vie** qui ne peut qu'accroître l'achalandage de la rue et des commerces.
- Le secteur commercial de la rue Cartier se distingue par la très forte **proximité de sa clientèle** : 50 % parcourt en moyenne 500 mètres pour s'y rendre, 80 % moins de 1 500 mètres (CRAD 2004).
- **60 % des déplacements** vers la rue Cartier s'effectuent sans voiture (Enquête origine-destination 2001).
- On peut estimer que **plus de 5 000 cyclistes se déplacent quotidiennement sur l'axe est-ouest**, constituant un potentiel de clientèle non négligeable.

En signant cette pétition, vous exprimez votre soutien à la création d'un lien cyclable respectant les trois conditions suivantes :

1) La permanence de l'aménagement, les cyclistes devant pouvoir circuler de façon sécuritaire toute la journée;

2) La continuité du lien, qui doit être direct, sans détours contraignants;

3) La sécurité de l'aménagement, qui doit assurer une cohabitation harmonieuse entre cyclistes et autobus, notamment aux arrêts de transports collectifs.

Nom	Adresse	Signature

Merci de renvoyer cette pétition à Promo-Vélo avant le 5 janvier 2008

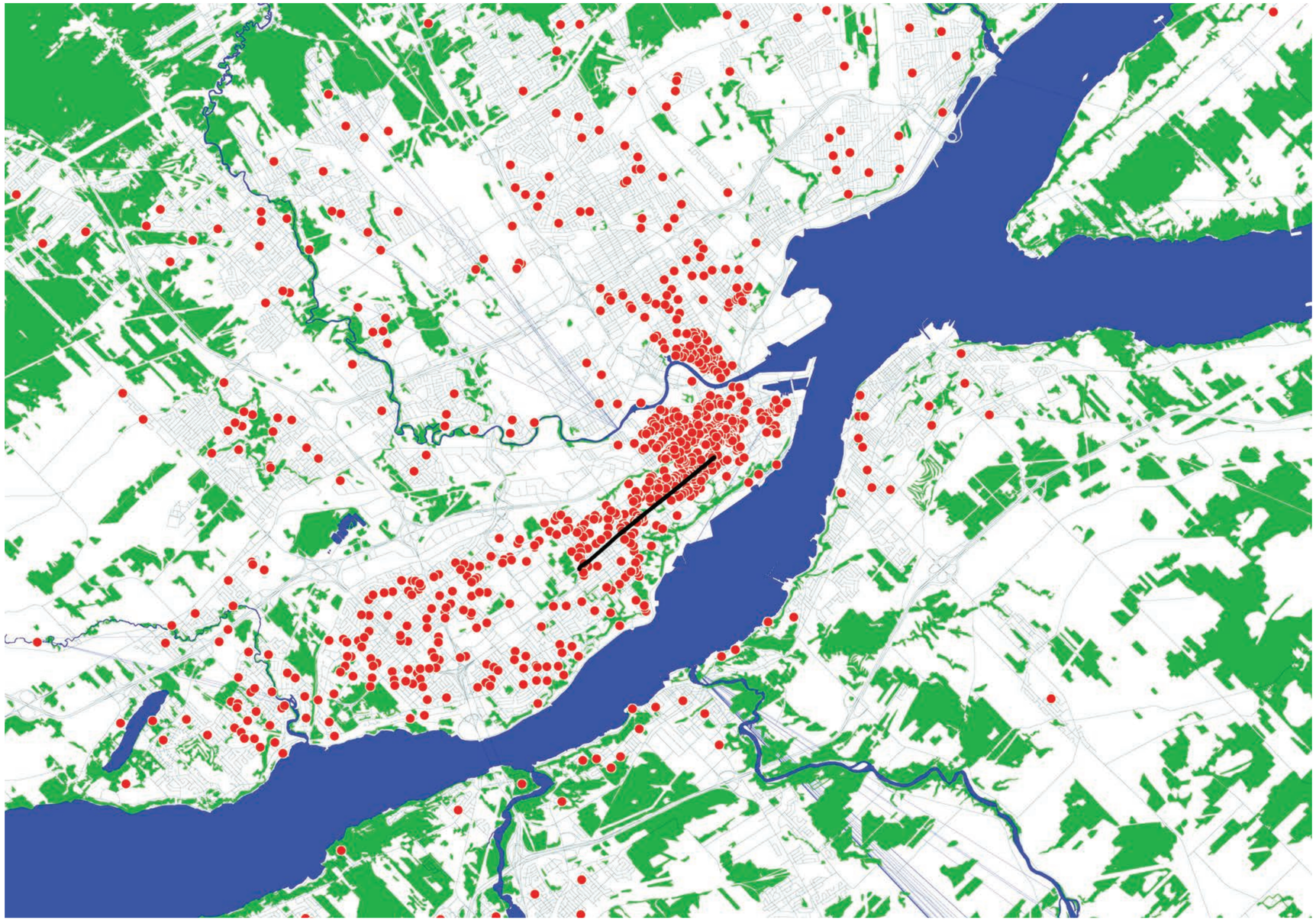
Promo-Vélo, Case postale 700, succursale Haute-Ville, Québec (Québec), G1R 4S9
Tél : (418) 780-4356 infos@promo-velo.org www.promo-velo.org

Promo-Vélo

La voix des cyclistes dans la région de Québec !

PÉTITION
Une bande cyclable sur René-Lévesque

2200 signataires



Signataires autour de René-Lévesque

500 à 500 m
1 000 à 1 000 m

Signatures obtenues en date
du 27 février 2009

Seuls 1227 signataires sont ici représentés.

PROMO VÉLO

Communiqué de presse

Pour diffusion le 3 mars 2009

Lien cyclable sur René-Lévesque

Plus de 2000 citoyens appuient le projet de la Ville

Québec, le mardi 3 mars 2009. Depuis plusieurs mois, Promo-Vélo se mobilise pour qu'une bande cyclable voie le jour sur René-Lévesque. Celle-ci sera destinée au vélo utilitaire et structurera le réseau cyclable de Québec. Elle favorisera une pratique du vélo quotidienne et efficace qui doit trouver sa place dans le réseau de la ville.

Promo-Vélo est d'avis que ce lien cyclable comporterait des bénéfices non seulement pour les cyclistes, mais aussi pour les commerces environnants. En effet, la pratique du vélo s'associe idéalement à la fréquentation des commerces de proximité, au contraire des grands centres commerciaux de périphérie.

En réaction aux nouveaux doutes planant sur la réalisation du tracé, et puisqu'il est crucial de faire immédiatement un pas significatif à Québec en faveur d'une mobilité plus douce et plus active, Promo-Vélo a choisi de faire circuler une pétition qui démontrera que les cyclistes donnent leur appui aux élus dans la réalisation du projet de lien cyclable sur René-Lévesque.

Ce sont les revendications de milliers de citoyens de Québec que nous faisons valoir aujourd'hui. En effet, en plein hiver, **2250 signatures** ont été collectées en appui au projet. Cela démontre une demande claire de la population pour un réseau cyclable utilitaire efficace dans la capitale.

« Les consultations publiques avaient clairement identifié comme priorité la nécessité pour les cyclistes d'un lien reliant l'Université Laval au centre-ville. Un tel axe est-ouest serait structurant et attirerait des cyclistes supplémentaires, parmi lesquels les cyclistes de la Basse-Ville devant se rendre à Sainte-Foy. C'est par ailleurs la raison pour laquelle le tracé de René-Lévesque, puisqu'il est central, avait été retenu », précise Florent Joerin. Le rapport des consultations de la Ville signale aussi que « la Grande Allée est mal adaptée aux besoins des cyclistes utilitaires de l'arrondissement de La Cité, notamment des étudiants, qui habitent principalement dans le quartier de Saint-Jean-Baptiste et dans la portion nord du quartier de Montcalm ».

Il est à rappeler que selon un comptage effectué en septembre dernier par l'organisme, plus de 1600 cyclistes se déplacent sur cet axe entre 7 h et 9 h, de la colline Parlementaire vers Sainte-Foy et vice-versa. Les voies les plus utilisées sont le chemin Sainte-Foy et le boulevard René-Lévesque.

En signant la pétition, les signataires se sont prononcés en faveur d'un lien cyclable respectant les trois conditions suivantes :

- La permanence de l'aménagement, les cyclistes devant pouvoir circuler de façon sécuritaire toute la journée;
- La continuité du lien, qui doit être direct, sans détours contraignants;

Promo-Vélo, CP 700, succ. Haute-Ville, Québec (Qc), G1R 4S9
Tél : (418) 780-4356 infos@promo-velo.org www.promo-velo.org

- La sécurité de l'aménagement, qui doit assurer une cohabitation harmonieuse entre cyclistes et autobus, notamment aux arrêts de transports collectifs.

Fort de ces 2250 signatures, Promo-Vélo souhaite ainsi voir les élus municipaux passer à l'acte, et aller de l'avant avec leur projet de lien cyclable sur René-Lévesque.

- 30 -

Source : Florent Joerin (418) 682-9834

Annexe : Pétition de Promo-Vélo sur le lien cyclable sur René-Lévesque



Le vélo à Québec
État des lieux et propositions

Mémoire déposé dans le cadre des consultations publiques
Vivre et se déplacer à Québec

Juin 2009

Promo-Vélo
C.P. 700 succ. Haute-Ville
Québec (QC), G1R 4S9
Tél. (418) 780-4356 / Téléc. (418) 524-4112
www.promo-velo.org / infos@promo-velo.org

Rédaction
Promo-Vélo

Collaboration
Participants à l'atelier de réflexion *L'État du vélo à Québec* (Promo-Vélo, septembre 2007)
Visiteurs du Salon Info-Vélo de Québec (mars 2007)

Version révisée en janvier 2008

TABLE DES MATIÈRES

PROMO-VÉLO 4

LA VOIX DES CYCLISTES DANS LA RÉGION DE QUÉBEC 4

INTRODUCTION 5

LE VÉLO À QUÉBEC 5

RECONNAÎTRE LE VÉLO COMME UN VÉRITABLE MOYEN DE TRANSPORT 5

DES MOYENS POUR RÉUSSIR 7

ÉCHÉANCIER ET PRIORITÉS 7

FINANCEMENT 7

STRUCTURE DE MISE EN ŒUVRE 8

CIBLES À ATTEINDRE ET MODES D'ÉVALUATION 8

MISE EN ŒUVRE 9

RÉSEAU CYCLABLE 9

R-1 Mettre en place un réseau cyclable desservant l'ensemble de la population de Québec et les lieux d'activité (travail, étude, services, commerce, loisir) 10

R-2 Concevoir des infrastructures cyclables adaptées au volume et à la vitesse du trafic motorisé, à la morphologie des voies et à la nature des pôles desservis 12

R-3 Maintenir et améliorer, par un entretien approprié, la qualité et les conditions d'utilisation du réseau cyclable 13

ÉQUIPEMENTS À DESTINATION 14

E-1 Fournir des stationnements à vélo dans l'ensemble des lieux d'activité 15

E-2 Favoriser la fourniture d'équipements à destination aux pôles d'activité 16

INTERMODALITÉ 17

I-1 Favoriser les trajets intermodaux vélo – transport collectif 18

I-2 Favoriser le transport des vélos dans les véhicules de transport collectif 19

VÉLOS EN LIBRE-SERVICE 20

V-1 Implanter un système de vélos en libre-service 21

PROMOTION, INFORMATION, ÉDUCATION 22

P-1 Promouvoir l'utilisation du vélo comme mode de déplacement pour ses avantages économiques, environnementaux et de santé 23

P-2 Informer sur l'offre en infrastructures cyclables 24

P-3 Sensibiliser les usagers de la rue à la vulnérabilité des cyclistes 25

MESURES DE RENFORCEMENT 26

M-1 Une politique de gestion intégrée de la mobilité 27

M-2 Un urbanisme favorable aux transports actifs 28

M-3 Un code de la sécurité routière adapté aux besoins des cyclistes 29

M-4 Une gestion de la circulation respectueuse des modes « doux » 31

EN CONCLUSION : VERS UNE VILLE CYCLABLE 33

ANNEXES 35

Plan directeur du réseau cyclable de la Ville de Québec – Avis de Promo-Vélo 37

***Faites pédaler vos idées* – Sondage sur les aménagements cyclables à Québec** 39

Atelier de réflexion *L'État du vélo à Québec* – Synthèse 41

PROMO-VÉLO

Promo-Vélo est un organisme à but non lucratif qui, depuis 1990, œuvre à la promotion du cyclisme, à l'amélioration des conditions de pratique du vélo utilitaire et récréatif, ainsi qu'à la représentation des intérêts des cyclistes auprès des autorités publiques, dans la grande région de Québec.

Principales réalisations de ***Promo-Vélo***

- Participation à diverses consultations publiques comportant des enjeux vélo
- Réalisation de la Carte des Parcours Cyclables de la Région de Québec
- Partenaire de la Route verte dans la région de Québec
- Publication annuelle du Guide Info-Vélo
- Participation annuelle au Salon Info-Vélo

Promo-Vélo regroupe près de 150 membres individuels, ainsi qu'une dizaine de membres associés (clubs cyclistes, organismes de promotion du développement durable, etc.).

LA VOIX DES CYCLISTES DANS LA RÉGION DE QUÉBEC

Promo-Vélo a souhaité s'impliquer dans l'élaboration du *Plan directeur du réseau cyclable* afin de s'assurer que celui-ci **répondra aux attentes des cyclistes** de la région de Québec. Dans le but de mieux représenter les cyclistes, Promo-Vélo a consulté non seulement ses membres, mais plus largement les cyclistes de Québec afin d'être le porte-parole de leurs aspirations et revendications.

Le présent mémoire est donc le reflet de nombreuses heures de travail bénévole du comité *Plan directeur vélo* de Promo-Vélo, et de commentaires recueillis durant plus d'un an :

- consultation des cyclistes lors de randonnées populaires
- sondage lors du Salon Info-Vélo (mars 2007) et auprès des membres de Promo-Vélo (230 répondants)
- appel à commentaires dans plusieurs éditions du Bulletin de Promo-Vélo
- **atelier de réflexion** sur l'état du vélo utilitaire à Québec (22 septembre 2007)

Ce dernier atelier a rassemblé, durant toute une journée, plus de 40 cyclistes de Québec, selon une méthode de consultation inspirée des « agendas 21 locaux » européens. La journée a permis d'identifier les principaux irritants pour les cyclistes à Québec, de définir une ville cyclable idéale et de formuler une dizaine de projets à réaliser pour le vélo à Québec. Le présent mémoire est illustré par les issues de cet atelier sous forme d'encadrés (bleus). D'autres encadrés (jaunes) présentent des exemples de mesures favorables au vélo dont la Ville de Quéebc pourrait s'inspirer pour la mise en œuvre de son plan.

La ville de Québec dispose d'un réseau cyclable de loisir plutôt bien développé. Même si des améliorations restent à apporter, notamment pour compléter la Route Verte, la situation est globalement satisfaisante pour le vélo de loisir. Durant la dernière année, Promo-Vélo a donc concentré ses efforts sur les besoins en matière de vélo utilitaire, c'est-à-dire pour les déplacements quotidiens (travail, études, loisir, commerces et services). Ce mémoire reflète cette orientation.

INTRODUCTION

Le vélo est un moyen de transport **écologique**. Il permet de joindre l'utile à l'agréable : pratiquer une **activité physique** tout en se déplaçant, avantage non négligeable en ces temps où l'obésité se voit qualifier d'« épidémie mondiale » et où les coûts de santé constituent un défi majeur pour la société québécoise. Le vélo est également un mode de déplacement **efficace**. En ville, sur des déplacements de moins de 5 km, il est plus rapide que la voiture.

Au-delà de ces constats, il est important de rappeler que pour une partie de la population, soit les personnes les plus défavorisées – qui connaissent aussi les plus grands problèmes de santé et d'obésité –, le vélo est le moyen de transport **économiquement le plus abordable**, voire le seul envisageable. Le vélo est également le mode de déplacement des jeunes qui n'ont pas encore accès à l'automobile.

Autre aspect souvent oublié, la pratique du vélo est extrêmement favorable à **l'économie locale**. En permettant par exemple, une diminution du nombre de voitures par ménage (plus de 40 % des ménages de Québec ont deux voitures), des sommes considérables seront économisées dont une partie pourra être investie localement.

LE VÉLO À QUÉBEC

En 2005, la Ville de Québec a mené un vaste processus de consultation publique pour élaborer son *Plan directeur d'aménagement et de développement*, un outil de planification qui balise l'aménagement du territoire jusqu'à 2025. Le PDAD identifie **les lacunes du réseau cyclable actuel**, décrit comme insuffisant, discontinu et incomplet. Promo-Vélo partage cette analyse.

Outre les lacunes du réseau cyclable, le PDAD identifie d'autres facteurs limitant la pratique du vélo à Québec, parmi lesquels l'**intensité de la circulation automobile**. Pour Promo-Vélo, il s'agit en effet d'un obstacle de taille : en principe, les cyclistes devraient pouvoir rouler en toute sécurité sur l'ensemble des rues de la ville. La dangerosité liée à la circulation automobile constitue un frein à leur mobilité. L'aménagement de liens cyclables structurés en réseau doit remédier à cette situation.

Le réseau cyclable doit aussi pallier un autre désagrément lié à l'utilisation de l'automobile : la présence de **nombreuses infrastructures autoroutières** qui forment des barrières infranchissables pour les cyclistes.

La ville de Québec est essentiellement modelée pour la voiture, et les autres modes de transport (vélo, marche et transport collectif) en souffrent. L'avenir de Québec passe donc par un remodelage qui permettra une diversification de l'offre de mobilité. Ce remodelage nécessite **des actes politiques clairs et déterminés**, parmi lesquels le développement d'un réseau cyclable utilitaire doit trouver sa place.

RECONNAÎTRE LE VÉLO COMME UN VÉRITABLE MOYEN DE TRANSPORT

En raison du faible coût des transports individuels (pétrole bon marché), le vélo a dans les pays développés, depuis la deuxième guerre mondiale, progressivement perdu son rôle de moyen de transport pour devenir principalement une activité de loisir. Toutefois, cette parenthèse touche visiblement à sa fin et le vélo va certainement reprendre sa place comme un véritable mode de transport, parce qu'il est moins cher, plus efficace sur une très grande partie des déplacements urbains et plus favorable pour la santé et l'environnement.

Pour éviter une rupture dans les dynamiques urbaines, ce changement dans les modes de déplacement doit absolument être anticipé. C'est pourquoi il semble primordial pour une ville comme Québec de repenser son réseau de transport qui est actuellement trop spécialisé sur les déplacements automobiles, ce qui le rend fragile. La Ville de Québec a urgemment besoin d'un **plan de mobilité intégrée** qui mettrait en synergie tous les moyens de transport afin de favoriser systématiquement l'utilisation du plus adéquat. Il va de soi que le vélo trouverait une place importante dans cette pensée intégrée de la mobilité. Il est du reste essentiel d'aller au-delà du développement du **réseau cyclable** en mettant en œuvre une véritable **politique du vélo**.

Tout d'abord une évidence : si le vélo doit retrouver sa place dans les modes de transport urbains de Québec, il doit être pensé comme n'importe quel mode de transport qui permet de **relier dans de bonnes conditions les différents lieux d'activité** (travail, étude, loisir, commerce et service). Il ne faut pas cacher le fait que le développement de la pratique du vélo nécessitera sans aucun doute de **réduire certains privilèges actuels de la voiture** : limitation du trafic, ralentisseurs de circulation, perte de priorité, diminution du nombre de voies. Tôt ou tard, ces choix s'imposeront ; il serait préférable de les anticiper et de les accompagner par la valorisation des alternatives à l'automobile.

Outre un réseau de bonne qualité, les cyclistes ont besoin, comme les automobilistes, de remiser leur véhicule aux points d'origine et de destination de leurs déplacements. Les **équipements à destination**, tel les stationnements et autres vestiaires, sont à développer pour favoriser la pratique du vélo.

Une politique de mobilité intégrée devrait miser sur la combinaison des modes de déplacement, pour en maximiser les avantages et proposer une alternative concurrentielle à l'automobile. Le développement de **l'intermodalité** facilitera le transfert d'un mode à un autre. Pour les cyclistes, il s'agit de combiner efficacement vélo et transport collectif, par des infrastructures mais aussi en proposant par exemple des abonnements de bus pour cyclistes.

Il ne suffit pas de développer le réseau cyclable pour développer l'utilisation du vélo. Ce constat, qui est ressorti très fortement durant l'atelier du vélo, se traduit par la nécessité d'**enseigner la pratique du vélo**, un peu comme les cours de conduite mis en place pour enseigner la conduite automobile. Enseigner la pratique du vélo ne signifie cependant pas apprendre à tenir en équilibre sur deux roues, mais apprendre à « penser vélo », apprendre à ne pas se mettre en danger sur la route, accompagner la découverte de l'efficacité du vélo, etc. Enseigner le vélo, c'est aussi **lutter contre certains stéréotypes** : le vélo n'est pas nécessairement le moyen de transport de ceux qui ne peuvent s'acheter une voiture, c'est un vrai choix, mais un choix comme un autre. L'exemple de quelques personnalités de Québec, de même que l'utilisation du vélo par les élus et les employés de la Ville durant leurs déplacements, pourrait contribuer à ce changement de perception.

DES MOYENS POUR RÉUSSIR

ÉCHÉANCIER ET PRIORITÉS

Pour réussir, il faut définir clairement ce qu'on veut faire et l'ordre dans lequel on veut le faire. Le plan directeur du réseau cyclable devra identifier des priorités. La réalisation des mesures proposées devra être planifiée selon un **échéancier de réalisation**.

Le Plan directeur du réseau cyclable ne devrait pas constituer un catalogue de voies parmi lesquelles la Ville peut choisir un certain nombre de liens chaque année. Il importe d'avoir dès le départ une vision claire des **objectifs** à court et à moyen terme, et une bonne évaluation des **moyens nécessaires** pour parvenir à les atteindre. Cette évaluation de départ est nécessaire pour pouvoir allouer un budget cohérent avec les priorités énoncées.

Certains liens cyclables, indispensables pour des raisons de sécurité ou de fluidité, devraient être identifiés comme **prioritaires** dans une planification des interventions à court terme.

En plus des priorités identifiées, il est important de **saisir chaque opportunité** de contribuer au développement du réseau cyclable lors de toutes les interventions physiques sur le réseau routier. Profiter de la réfection d'une rue pour y implanter un aménagement cyclable coûte beaucoup moins cher que réaliser un aménagement sur le réseau routier existant !

FINANCEMENT

Le budget alloué à la réalisation du Plan directeur du réseau cyclable doit **refléter la volonté** ferme d'encourager l'utilisation de ce mode de transport. Habituellement, les investissements sont importants durant les premières années. Une fois l'essentiel des infrastructures réalisées, les investissements peuvent décroître.

Des repères pour un budget vélo

La ville d'Ottawa a décidé de consacrer, durant les 20 prochaines années, 117 millions de dollars au développement de son réseau cyclable.

À Montréal, le plan de transport prévoit d'allouer au réseau cyclable 15 millions de dollars par année pendant 6 ans (Plan de transport de Montréal, 2007).

Atelier de réflexion L'État du vélo à Québec (22 septembre 2007)

Le vélo : des retombées économiques plus que des coûts !

Développer le vélo utilitaire, ce n'est pas seulement un coût, mais c'est surtout des retombées. L'économie autour du vélo est généralement une économie locale fournissant du travail à des petites et moyennes entreprises. Par ailleurs, les cyclistes diminuent le coût d'entretien du réseau routier (aucune usure, diminution de la congestion). Ils diminuent aussi les coûts en santé (augmentation de l'activité physique) et facilitent l'intégration sociale. En fait, les cyclistes coûtent moins cher, mais payent autant que les automobilistes : une situation qui devrait être corrigée. Les cyclistes proposent l'instauration d'une fiscalité verte, avec un avantage financier pour les personnes qui utilisent leur vélo de façon utilitaire ; ainsi que des taxes sur les stationnements privés et les vignettes de stationnement.

STRUCTURE DE MISE EN ŒUVRE

La Ville de Québec devrait nommer un « M. Vélo », porteur du projet pour la Ville. En plus de coordonner la mise en œuvre du Plan directeur, ce « M. Vélo » s'assurerait que les différents services de la Ville (loisirs, urbanisme, travaux publics, etc.) mettent en place des politiques et des pratiques favorables au vélo. Il serait l'interlocuteur privilégié des cyclistes et assurerait le **contact avec les partenaires** impliqués dans la mise en œuvre du Plan directeur.

Une approche concertée

Tel que proposé par la Ville de Québec en 1993 (Pour une politique de la bicyclette à Québec, 1993), Promo-Vélo suggère la mise sur pied d'un comité aviseur composé de représentants de la Ville, des groupes de promotion du vélo et autres partenaires (santé publique, conseils de quartier, etc.) et des usagers. Cette instance aurait pour mandat :

- d'informer la Ville sur les besoins
- d'agir en tant qu'aviseur technique lors de l'élaboration du plan directeur du réseau cyclable
- de collaborer à l'élaboration de plans triennaux et annuels d'intervention de la Ville

CIBLES À ATTEINDRE ET MODES D'ÉVALUATION

Une politique forte a besoin d'objectifs précis qui permettront de poser des bilans et d'adapter en conséquence les mesures entreprises.

Un premier objectif concerne évidemment l'augmentation de la **part modale**. Le vélo a été jusqu'ici si peu considéré, que sa part modale est encore aujourd'hui évaluée grossièrement (1,6 %, Enquête OD, automne 2006). Une première mesure doit donc porter sur la mise en place d'une évaluation rigoureuse et fiable du nombre de déplacements effectués à vélo. Un comptage sur des axes structurants, répété chaque année, assurerait une meilleure évaluation. À des fins de comparaison, le maintien de l'enquête Origine-Destination serait pertinent pour assurer le suivi des résultats de 2006.

La Ville doit fixer clairement un objectif pour la part des déplacements effectués à vélo. Une part modale de 5 % sortirait Québec du peloton des mauvais élèves.

Des **objectifs plus sectoriels** devraient également être définis quant au nombre d'accidents, à la part de lieux d'activité desservis adéquatement, etc.

Il importe également de **mesurer la progression** des actions entreprises par la ville (liens réalisés, nombre d'intersections sécurisées, etc.).

MISE EN ŒUVRE

RÉSEAU CYCLABLE

Sur une bonne partie des routes et des rues de Québec, la pratique du vélo ne pose pas de problème particulier. Par contre, sur une minorité d'entre elles, et malheureusement bien souvent sur celles qui sont les plus importantes pour relier les principaux lieux d'activités, les cyclistes rencontrent des difficultés importantes, voire insurmontables. C'est sur ces **axes majeurs**, ces **intersections problématiques**, que le développement d'un réseau cyclable est nécessaire.

Le développement du réseau cyclable ne pourra pas se faire sans une volonté politique forte. Assurer de bonnes conditions de circulation aux cyclistes va demander de l'argent, mais surtout une évolution de la façon de **partager la rue** : l'espace urbain étant limité, les automobilistes, qui en occupent la majeure partie, vont nécessairement voir réduire certains de leurs avantages.



R-1 Mettre en place un réseau cyclable desservant l'ensemble de la population de Québec et les lieux d'activité (travail, étude, services, commerce, loisir)

Pouvoir se rendre d'un point à un autre, dans toute la ville, de façon sécuritaire et efficace : c'est tout ce que demandent les cyclistes.

Identifier les points noirs du réseau

Le réseau cyclable de la ville de Québec se caractérise actuellement par son manque de connectivité et la mauvaise qualité de certains aménagements. De nombreuses intersections du réseau routier sont par ailleurs difficilement franchissables par les cyclistes. Il s'agit là de **points noirs du réseau**, dont la résolution doit être traitée en priorité.

La Ville devrait dresser la liste de ces points noirs, et définir un échéancier pour y remédier à courte échéance.

Atelier de réflexion L'État du vélo à Québec (22 septembre 2007)

Quelques points noirs

- Liens Haute-ville-Basse-ville : absence de lien sécuritaire
- Liens Est-Ouest à améliorer sur le plateau
- Liens Québec-Lévis : Pont de Québec sans voie cyclable ; traversier payant
- Rue Soumande : besoin d'un lien entre Vanier et Limoilou
- Boul. Charest Ouest
- Boul. Charest Ouest / Avenue Saint-Sacrement
- Av. Blaise-Pascal
- Parc industriel Colbert : enclave inaccessible aux cyclistes
- Boul. Pierre-Bertrand
- Boul. Versant-Nord / Boul. Pie XII : manque de signalisation et difficulté d'accès au ch. Ste-Foy
- Chemin Ste-Foy
- Chemin Ste-Foy / route de l'Église
- Route de l'Aéroport
- Rue de la Faune : besoin d'un lien entre Charlesbourg et Saint-Émile

Définir un réseau cyclable utilitaire structurant (corridors)

De l'avis des cyclistes, ce qui est urgent à Québec, c'est de développer un **réseau cyclable utilitaire structurant**. L'image utilisée est celle du *Métrobus* : une desserte rapide, efficace, qui relie les lieux majeurs d'activité par des axes structurants. Les cyclistes veulent pouvoir se déplacer en ligne droite, sans avoir à faire de détours sur de petites rues locales.

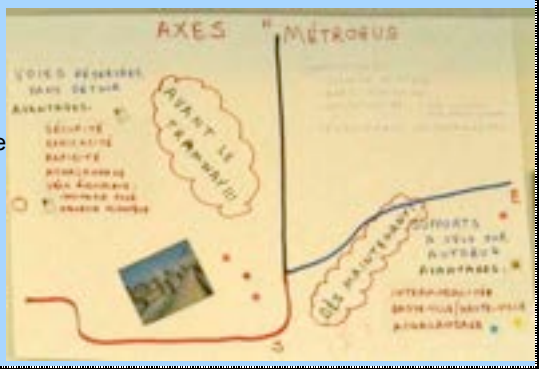
Pour faire passer le message que Québec est (devenue) une ville cycliste, donner au vélo sa place sur les axes structurants est du reste essentiel. L'enjeu de ce réseau consiste donc à favoriser l'utilisation du vélo en sécurisant et facilitant sa pratique, mais aussi en le rendant visible dans l'espace public.

Atelier de réflexion L'État du vélo à Québec (22 septembre 2007)

Le *Métrobus* des cyclistes

L'insuffisance d'axes de liaisons traversant la ville entre le Nord et le Sud (autoroute Charest à franchir), entre l'Est et l'Ouest et reliant la Basse-ville à la Haute-ville est la critique la plus récurrente, probablement la plus urgente à combler.

La création d'un réseau cyclable complet demeure le rêve des cyclistes. Les participants de l'atelier proposent entre autres des voies cyclables sur les axes suivants : chemin Sainte-Foy, René-Lévesque, Henri-Bourassa, Pierre-Bertrand, Du Vallon, et du Versant-Nord.



Faciliter les déplacements Haute-Ville/Basse-Ville

Le relief entre la Haute-Ville et la Basse-Ville de Québec constitue un frein à la pratique du vélo. Pour les cyclistes aguerris, c'est l'occasion d'améliorer encore leurs performances cardio-vasculaires, mais pour les débutants, c'est parfois une difficulté rédhibitoire. **Faciliter les déplacements d'un niveau à l'autre** est essentiel pour faire de Québec une ville vélo. Plusieurs mesures permettraient d'améliorer la situation :

- Aménager des **goulottes** dans les escaliers reliant la Haute à la Basse-ville
  Peu coûteuse, cette mesure qui permet aux cyclistes de faire rouler leur vélo au lieu de le porter devrait être mise en œuvre à court terme dans l'ensemble des escaliers. Attention, la goulotte ne doit pas être placée trop près du bord !
- Autoriser l'utilisation de **l'ascenseur du Faubourg** par les cyclistes
- Mettre en place des **liens mécaniques**

Atelier de réflexion L'État du vélo à Québec (22 septembre 2007)

Visez plus haut !

Lors de l'atelier, trois groupes ont proposé un lien mécanique reliant la Basse-Ville à la Haute-Ville. Les lieux suivants ont été suggérés pour l'installation de liens mécaniques :

- Pente douce
- Côte de Salaberry
- escarpement sous le parc Lucien-Borne
- Côte Badelard
- Escalier du Faubourg
- Côte d'Abraham
- Escalier des Plaines d'Abraham (Cap blanc)

Les participants ont également souligné qu'une signalisation appropriée qui oriente les cyclistes vers ces aménagements devrait être installée.



Exemple de lien mécanique

Remonte-pente à vélo à Trondheim, Norvège

Dans le cadre de sa politique pour développer les déplacements à vélo, la municipalité de Trondheim a mis en place en 1993 un système de remonte-pente très particulier pour les vélos : le "Trampe". Il s'agit d'un câble souterrain qui est relié à un repose-pieds (sabot). L'utilisateur pose son pied droit sur le sabot et garde son pied gauche sur la pédale du vélo, sur lequel il reste assis. Le système exerce une force dans la jambe droite pour que le mouvement du sabot entraîne le vélo. Le remonte-pente avance à 7 km/h et il peut gravir des pentes allant jusqu'à 20 %. Précision utile : il neige à Trondheim.

R-2 Concevoir des infrastructures cyclables adaptées au volume et à la vitesse du trafic motorisé, à la morphologie des voies et à la nature des pôles desservis

Définir des critères pour guider le choix des infrastructures

Différents **types d'aménagements cyclables** peuvent être utilisés : pistes cyclables, bandes cyclables unidirectionnelles, chaussées désignées. Le choix de l'infrastructure peut se faire en s'inspirant du le Guide technique d'aménagement de voies cyclables de Vélo Québec. Le CERTU (France) a également développé une typologie pour guider le choix de l'infrastructure à implanter, selon le débit et la vitesse de circulation (piste, bande ou chaussée désignée).

Marquage de continuité : le fil rouge

Le fil rouge est une ligne tracée au sol à 1,35 m du bord extérieur de la voie de circulation, jalonnée de logos « vélo ». Il s'emploie sur les chaussées désignées (en ville) et les routes partagées (hors des villes). Il ne délimite pas une bande cyclable. Son but est, d'une part, de signaler aux automobilistes la présence potentielle de cyclistes et, d'autre part, d'indiquer aux cyclistes la position à tenir sur la chaussée pour éviter, par exemple, les ouvertures intempestives de portières.

Concevoir un traitement sécuritaire de chaque intersection

Les cyclistes devraient pouvoir **traverser chaque intersection de façon sécuritaire**. L'aménagement à mettre en œuvre varie selon la nature des voies, l'intensité de la circulation, le rôle du lien. Deux mesures sont proposées :

- Mettre en place un sas à cyclistes aux carrefours équipés de feux tricolores
- Prévoir des feux prioritaires pour les cyclistes aux carrefours les plus achalandés

Sas à cyclistes

Un sas à cyclistes est un espace d'arrêt ou une zone avancée pour les cyclistes devant un feu de signalisation, réservé aux vélos pour leur faciliter le démarrage et la traversée de l'intersection. Le sas a les avantages suivants pour les cyclistes :

- être vus
- pouvoir se placer à gauche pour tourner à gauche
- pouvoir démarrer avant les voitures et, ainsi, mieux s'insérer dans la circulation
- éviter de respirer les gaz d'échappement

Le sas protège aussi les piétons, car il crée une zone tampon entre voitures et traverse piétonnière.

R-3 Maintenir et améliorer, par un entretien approprié, la qualité et les conditions d'utilisation du réseau cyclable

Rendre les voies cyclables utilisables à l'année

Les cyclistes ne roulent pas tous toute l'année. Pourtant, les adeptes du cyclisme hivernal sont de plus en plus nombreux. Du fait de leur faible nombre, ils sont plus en danger que lors des autres saisons. Les priver de voies cyclables, c'est rendre leurs déplacements encore plus difficile.

Or, en ce qui concerne le réseau cyclable sur rue (bandes cyclables), rien ne s'oppose à le maintenir **en fonction toute l'année**. Il suffirait de maintenir l'interdiction de stationnement sur la bande cyclable, qui serait déneigée en même temps que le reste de la chaussée.

Dans l'entretien régulier du réseau routier, une attention particulière doit être portée à la réparation des nids-de-poule, qui constituent un danger pour les cyclistes, particulièrement sur la droite de la chaussée.

ÉQUIPEMENTS À DESTINATION

Beaucoup plus faciles à gérer et beaucoup moins coûteux à implanter que les stationnements automobiles, les **stationnements** à vélo sont une mesure essentielle à fournir aux cyclistes pour faciliter leurs déplacements. D'**autres équipements** à destination peuvent également être fournis.



E-1 Fournir des stationnements à vélo dans l'ensemble des lieux d'activité

Définir des normes de stationnements à vélo dans les lieux d'emploi et d'étude

Les **lieux d'emploi et d'étude** sont les premiers à équiper en supports à vélo. Il s'agit de destinations régulières, avec un sentiment communautaire fort, où l'effet d'entraînement vers l'usage du vélo peut être très important. Vélo Québec recommande une norme de un support à vélo pour 50 employés, et un pour 20 étudiants – ce minimum pouvant être revu à la hausse selon les besoins.

Des supports à vélo dans les écoles

La Commission scolaire de Montréal s'est dotée d'un Plan vert, lequel prévoit, entre autres mesures, l'implantation de supports à vélo dans toutes les écoles et centres d'enseignement.

Implanter des stationnements à vélo sur rue (surtout les rues commerciales)

Le nombre de **supports à vélo sur rue** est très insuffisant à Québec ; les cyclistes sont toujours à la recherche d'un poteau auquel attacher leur vélo. En enlevant seulement une place de stationnement automobile, il est pourtant possible de libérer de la place pour stationner 10 vélos.

Cette mesure est particulièrement intéressante sur les rues commerciales. En effet, ces rues sont très fréquentées par les piétons, et les supports à vélo situés sur le trottoir risqueraient de rendre plus difficile leur circulation. Parions que sous peu, les commerçants se battront pour que les supports à vélo soient situées devant leur commerce !

Installer des stationnements à vélo dans les pôles de commerce et de loisir

Les **centres commerciaux** et les **centres de loisirs** sont souvent extrêmement mal desservis en stationnements à vélo. La Ville doit inciter, voire rendre obligatoire l'implantation de stationnements à vélo sécuritaires et protégés des intempéries à proximité de ces importants générateurs de déplacements.

Prévoir un stationnement à vélos temporaire lors des grands évènements

Lors des **grands évènements**, les organisateurs s'assurent généralement de la disponibilité de stationnements automobiles. Parfois, des navettes de transport collectif sont proposées au départ de stationnements incitatifs. Par contre, le réflexe vélo n'est pas encore développé. La Ville pourrait exiger des organisateurs d'évènements qu'ils prévoient un stationnement de qualité pour les cyclistes, et éventuellement proposer la location de l'équipement nécessaire.

E-2 Favoriser la fourniture d'équipements à destination aux pôles d'activité

Favoriser l'aménagement de douches et de vestiaires dans les lieux d'emploi et d'étude

L'aménagement de **douches** et de **vestiaires** dans les lieux d'emploi et d'étude apporterait un certain confort aux cyclistes. À une époque où les employeurs incitent de plus en plus leurs employés à pratiquer une activité physique (tarifs d'inscription préférentiels à un centre de conditionnement physique, organisation de « clubs de marche » à l'heure du dîner, etc.), il devrait être facile de les convaincre de faciliter la vie de ceux qui joignent l'utile à l'agréable en pédalant vers leur lieu de travail.

Il est important de former les employeurs et gestionnaires d'édifices pour s'assurer de la qualité des mesures mises en œuvre (tant pour les équipements que pour les stationnements).

Opération Vélo-Boulot

Combinant sensibilisation, formation et accompagnement dans la mise en œuvre de mesures, le programme « Opération Vélo-Boulot », créé par Vélo Québec, est mis en œuvre à Québec par Mobili.T, le Centre de gestion des déplacements du Québec métropolitain.

Créer des « stations vélo »

Les **stations vélo** peuvent être un élément de renforcement d'une politique vélo. Ces stations réunissent dans un même lieu des services de stationnement, de location, de réparation et d'information sur le réseau cyclable. Elles doivent être implantées stratégiquement aux endroits les plus fréquentés par les cyclistes.

Atelier de réflexion L'État du vélo à Québec (22 septembre 2007)

Les participants de l'atelier proposent la création de « pôles cyclistes » : vestiaire, stationnement, dépanneur, outils de réparation et arrêt de bus.

INTERMODALITÉ

La finalité du développement de l'intermodalité entre vélo et transport collectif est de fournir des moyens concrets d'**améliorer l'usage combiné** de ces deux modes.



I-1 Favoriser les trajets intermodaux vélo – transport collectif

Mettre en place des stationnements à vélo aux abords des stations de transport collectif

L'installation de **stationnements à vélo** à proximité des principaux arrêts de transport collectif présente l'avantage d'élargir l'aire de rabattement des arrêts de bus en zone peu dense, tout en en facilitant l'accès à vélo. Ces stationnements devraient être protégés des intempéries et sécuritaires (permettant d'attacher le cadre et au moins une roue du vélo).

Les stationnements vélo peuvent aussi être utiles pour les cyclistes qui n'utilisent pas le transport en commun. Leur localisation près des arrêts de transport collectif en facilite la visibilité. Cette mesure serait particulièrement utile en zone peu dense (banlieue), ainsi que dans les pôles de transport collectif structurants (terminus et points de correspondance).

Relier les pôles de transport collectif au réseau cyclable

Les arrêts de transport collectif doivent être **reliés au réseau cyclable**. Les stationnements à vélo doivent y être protégés des intempéries. Il est nécessaire de porter une attention particulière à leur utilisation hivernale : c'est un équipement structurant dont l'utilisation doit être possible toute l'année. Cette observation vaut pour les stationnements à vélo comme pour l'accès cyclable aux pôles d'échanges.

Diffuser de l'information multimodale

La diffusion d'**information multimodale** facilite les déplacements des voyageurs intermodaux.

La présence de stationnements pour vélos doit être mentionnée sur la carte du réseau de transport collectif de Québec. Il serait également pertinent de mentionner la localisation de ces stationnements sur les cartes des itinéraires cyclables.

Le site Internet du RTC devrait mentionner la présence des stationnements pour vélos aux abords des arrêts de bus.

Carte Transport collectif-vélo à Bruxelles

Bruxelles diffuse une carte du réseau de transport collectif sur laquelle figurent les stationnements à vélo.

http://www.fiets.irisnet.be/fr/parkings_velos_fr.htm

I-2 Favoriser le transport des vélos dans les véhicules de transport collectif

Mettre en place des supports à vélo sur les autobus

Les longues distances parcourues par les habitants de Québec, surtout ceux qui résident dans les arrondissements de banlieue, entre leur domicile et leur principal lieu d'activité (travail ou études), rendent malaisé l'usage exclusif du vélo pour les déplacements pendulaires. Le vélo est pourtant utile pour de nombreux déplacements à effectuer depuis le lieu d'activité : magasinage sur l'heure du midi, loisirs, déplacements pour affaires, etc.

Il peut donc être intéressant de permettre aux usagers du transport en commun d'**embarquer leur vélo à bord des véhicules**. Cette pratique permettrait d'augmenter l'achalandage du transport collectif, et favoriserait l'usage du vélo (au lieu de la voiture) pour les déplacements de courte distance en milieu urbain.

Par ailleurs, la présence, à Québec, d'un relief marqué entre la haute et la basse ville dissuade de nombreux cyclistes potentiels. Il serait pertinent de faciliter le passage de ce dénivelé en organisant le transport des vélos dans les lignes d'autobus qui relient la haute et la basse ville.

Cette mesure est particulièrement indiquée pour la navette écologique du Vieux-Québec et pour les Express, en attendant de pouvoir autoriser les cyclistes à embarquer dans le Tramway.

Des supports à vélo sur les autobus à Ottawa

À Ottawa, le programme Vélo-bus d'OC Transports permet aux usagers du transport en commun d'apporter leur bicyclette avec eux. Plus de 200 autobus sont équipés de supports frontaux. Chaque support permet d'installer et de récupérer facilement deux vélos. Il n'y a pas de frais supplémentaires pour l'utilisation du support ; il suffit de payer les frais de passage habituels. Déposer ou reprendre un vélo dure environ 10 secondes.

Accorder la gratuité sur le traversier aux cyclistes (ainsi qu'aux piétons)

Les automobilistes peuvent utiliser gratuitement les ponts. Les cyclistes, eux, doivent payer pour prendre le traversier. Il y a là une iniquité, que la Ville devrait compenser en établissant un accord avec la Société des traversiers pour que le service soit **gratuit pour les piétons et les cyclistes**.

VÉLOS EN LIBRE-SERVICE

De plus en plus nombreuses sont les villes qui proposent des vélos en location. La simple location de vélos est en soi un service intéressant. Toutefois, il semble pertinent de profiter de l'expérience des projets déjà réalisés ailleurs pour proposer la mise en place d'**une réelle offre alternative** à Québec, avec l'implantation de vélos en libre-service.



Source : Grand Lyon

V-1 Implanter un système de vélos en libre-service

Évolution de la mobilité

L'évolution de la mobilité urbaine se caractérise par une augmentation des déplacements pour les motifs loisir et magasinage, une plus grande variabilité des horaires et des lieux fréquentés et une spontanéité croissante. Si, pour les déplacements pendulaires, le transport collectif parvient à assurer une certaine compétitivité et à maintenir sa part modale, dans les déplacements moins réguliers et spontanés, l'automobile se taille la part du lion.

De nombreux déplacements faits en automobile sont de faible distance et pourraient se faire à vélo. Un système de vélos en libre-service répondrait bien à l'évolution de la demande en mobilité :

- service accessible sur tout le territoire
- disponibilité permanente
- accès immédiat
- flexibilité
- coût minime

Couvrir tout le territoire

Il est essentiel que les bornes d'implantation des vélos en libre-service soient réparties sur **l'ensemble du territoire** de l'agglomération. Toutefois, il est possible dans un premier temps de concentrer les implantations dans les quartiers centraux, plus denses, où sont réalisés de nombreux déplacements de courte distance.

Les vélo'v de Lyon

En 2005, la Ville de Lyon a mis en place un projet de vélos en libre-service, vélo'v. C'est l'entreprise de publicité et de mobilier urbain JCDecaux qui a été chargée de sa mise en œuvre. JCDecaux a opté pour une solution technologique de pointe qui fait appel à un réseau de guichets automatiques et à des cartes à puce pour l'emprunt des vélos.

Trois mille vélos sont maintenant répartis dans 300 stations de prêt. Les vélos sont disponibles en tout temps. Leur utilisation est gratuite la première demi-heure. Six mois après la mise en service, le système comptait près de 25 000 abonnés.

De nombreuses villes ont, suite à l'expérience lyonnaise, mis en place un tel service : Bruxelles, Paris, Marseille, Dijon et bien d'autres.

Durée de service

Il peut être délicat d'assurer un service de location toute l'année à Québec en raison des conditions climatiques. Il importe, avant de prendre une décision à ce sujet, d'explorer les réalisations de projets identiques et leur **adaptabilité au froid** ainsi qu'à l'enneigement.

Un effet d'entraînement sur la pratique du vélo

Les villes qui ont implanté un système de vélo en libre-service ont vu augmenter considérablement l'usage du vélo. Le système semble avoir un **effet d'entraînement** sur la population, qui utilise de plus en plus le vélo. Cet effet est mesuré tant par des comptages, que par l'augmentation du chiffre d'affaire des détaillants d'articles pour cyclistes.

PROMOTION, INFORMATION, ÉDUCATION

Longtemps très utilisé comme mode de déplacement, le vélo est devenu plus marginal avec l'avènement de l'automobile. Il demeure pourtant le mode le plus efficace pour nombre de déplacements. Les villes redécouvrent par ailleurs ses avantages, tant d'un point de vue économique (l'automobile coûte cher à la collectivité!) que pour la qualité de vie. Puisque l'**intérêt collectif** va dans le sens du vélo, les pouvoirs publics devraient en faire la promotion auprès des différents publics.



P-1 Promouvoir l'utilisation du vélo comme mode de déplacement pour ses avantages économiques, environnementaux et de santé

Mode de déplacement efficace, économique, écologique et bon pour la santé, le vélo est pourtant souvent considéré avant tout comme un jouet. Si les adeptes du vélo utilitaire sont de plus en plus nombreux, le potentiel d'augmentation de la part modale reste grand. Les campagnes de sensibilisation et d'éducation pourraient contribuer à en augmenter l'usage.

Mettre en œuvre des campagnes de sensibilisation

Des **programmes de sensibilisation** de longue durée, mais aussi des activités ponctuelles pourraient mettre le vélo « sur la carte » à Québec. Les occasions sont nombreuses de parler des avantages du vélo, souvent en lien avec des évènements plus larges : journée « En ville, sans ma voiture! », journée de l'Air pur, jour de la Terre, Semaine de l'environnement, etc. La participation de porte-parole, qui pourraient être des élus, assurerait une bonne visibilité lors de ces évènements. La récurrence de ces campagnes est importante pour en améliorer l'efficacité.

Atelier de réflexion L'État du vélo à Québec (22 sept. 2007)

La culture vélo

Les participants à l'atelier ont insisté sur l'importance de promouvoir la « culture vélo », par des évènements ponctuels :

- Le boulevard Champlain sans voiture, une fois par mois
- Le rallye cycliste des décideurs
- Un tour cycliste annuel
- Un conseil municipal à vélo



Favoriser les activités d'apprentissage du vélo et des règles de circulation dans le cadre scolaire

En principe, les enfants devraient apprendre à rouler à vélo avec leurs parents. Dans la mesure où ceux-ci ne pratiquent plus autant qu'avant le vélo utilitaire, il devient nécessaire de prévoir des **activités d'apprentissage dans le cadre scolaire**. Il ne s'agit pas à proprement parler d'apprendre à « faire du vélo », mais plutôt d'apprendre à utiliser un vélo pour se déplacer : règles de circulation, comportements adéquats, cheminements à privilégier, etc.

« Mon école à pied, à vélo! »

Mis en œuvre à Québec par Accès transports viables, ce programme vise à favoriser les déplacements actifs entre la maison et l'école chez les élèves du primaire. Son implantation dans les écoles primaires de la région de Québec est un atout pour favoriser une véritable culture vélo.

Sensibiliser les cyclistes au bon usage du vélo en ville (comportements sécuritaires)

Nombreux sont les cyclistes qui méconnaissent à la fois les règles de circulation et les comportements à adopter pour être en sécurité lors des déplacements à vélo. **Rouler à vélo à ville, cela s'apprend** !

Atelier de réflexion L'État du vélo à Québec (22 septembre 2007)

Guide du vélo urbain

De nombreux participants à l'atelier ont insisté sur la nécessité pour les cyclistes d'adopter des comportements sécuritaires, qui leur permettent à la fois de se garder en vie et de garantir la sécurité des autres usagers de la rue. Un Guide du vélo urbain est en cours de rédaction par l'un des participants. Quelques exemples évoqués lors de l'atelier :

- se positionner à une distance d'au moins 1 mètre du côté droit de la voie de circulation, pour éviter les ouvertures de portière intempestives et conserver une marge de manœuvre
- toujours chercher le regard de l'automobiliste avant de s'avancer à une intersection
- passer derrière les piétons, ne pas leur couper la route

P-2 Informer sur l'offre en infrastructures cyclables

Pour utiliser les infrastructures cyclables, les cyclistes doivent connaître leur existence. Plusieurs supports d'information sont à la disposition de la Ville.

Concevoir et distribuer une carte des itinéraires cyclables

Nécessaire pour permettre aux cyclistes de choisir l'itinéraire le plus efficace et le plus sécuritaire, la **carte des itinéraires cyclables** ne doit cependant pas se limiter au seul réseau cyclable. Elle devrait présenter l'ensemble du réseau routier, et mettre en évidence les voies cyclables, les itinéraires conseillés et les parcours au contraire déconseillés parce que dangereux. Elle pourrait donner également de l'information multimodale.

Cette carte doit couvrir l'ensemble du territoire de la ville, et, plus largement, de la région de Québec. La carte développée par Promo-Vélo, actuellement éditée par l'Office du Tourisme, est un bon point de départ et devrait être mise à jour.

Mettre en ligne un site web d'information aux cyclistes

Sur le site de la Ville ou directement relié, un **site Internet d'information cycliste** devrait comporter :

- une carte du réseau cyclable
- un planificateur d'itinéraires (qui pourrait intégrer de l'information multimodale)
- de l'information sur les travaux en cours de réalisation qui ont une incidence sur le réseau cyclable

Créer une ligne Info-Vélo

Tant pour obtenir des informations que pour faire des remarques sur leurs besoins et leurs attentes, les cyclistes bénéficieraient de la création d'une **ligne Info-Vélo**. Un numéro de téléphone unique permettrait de rapporter les incidents ou les lacunes du réseau, et d'obtenir rapidement l'information adéquate.

Promouvoir les avantages du vélo comme mode de déplacement touristique à Québec

Le vélo est aussi un **mode de déplacement agréable pour les visiteurs** de Québec. La Ville et l'Office du tourisme devraient miser sur cet atout et le développer, notamment en créant une page Internet « Visitez Québec à vélo » sur le site de l'Office du tourisme ou sur celui de la Ville.

Atelier de réflexion L'État du vélo à Québec (22 septembre 2007)

Québec, ville vélo !

Lors de la phase utopie, les participants à l'Atelier ont mis l'accent sur leur souhait de voir se développer à Québec une culture du vélo.

Québec pourrait tirer profit de l'image du vélo, à la fois dynamique et écologique.



P-3 Sensibiliser les usagers de la rue à la vulnérabilité des cyclistes

Promouvoir les avantages du vélo, c'est aussi augmenter la sécurité des cyclistes en améliorant leur image. Des campagnes de sensibilisation ciblées à destination des automobilistes permettraient également aux cyclistes de se sentir mieux reconnus.

Sensibiliser les automobilistes à la sécurité des cyclistes

Des **campagnes de sensibilisation des automobilistes** à la réalité du vélo en ville devraient insister sur différents points :

- la vulnérabilité des cyclistes
- le droit des cyclistes à rouler sur la chaussée (pas toujours reconnu)
- la vitesse réelle d'un cycliste en ville (comparable à celle d'un automobiliste, il ne sert donc à rien de le dépasser à tout prix!)

Créer des patrouilles de police à vélo permettrait de sensibiliser à la fois les automobilistes et… les policiers.

Ces campagnes de sensibilisation doivent être associées à une vigilance accrue quant au respect de la réglementation par les automobilistes, et notamment au respect de l'interdiction de stationner sur les bandes cyclables.

Atelier de réflexion L'État du vélo à Québec (22 septembre 2007)

Opération Respect





Les participants ont été nombreux à proposer des projets visant le développement d'une culture cycliste. Dans un monde où la voiture est omniprésente (jouets, publicité, films, etc.), il s'agirait de donner de la visibilité au vélo.

Les participants ont également insisté sur le manque de respect dont ils faisaient l'objet en tant que cyclistes, tant de la part des automobilistes que de celle des pouvoirs publics.

MESURES DE RENFORCEMENT

Ni le plan directeur du réseau cyclable, ni même une politique du vélo ne sont le lieu pour revoir de fond en comble le mode d'organisation urbaine de la ville de Québec. L'usage du vélo peut pourtant bénéficier, ou au contraire faire les frais, de politiques et de mesures « connexes » au vélo proprement dit. Les éléments abordés ci-après sont ainsi susceptibles de **renforcer de façon positive** les orientations d'une politique vélo. Il s'agit de mesures qui débordent du cadre des déplacements à vélo, ou qui ne relèvent pas directement de la Ville de Québec, mais que l'élaboration du Plan directeur du réseau cyclable est cependant l'occasion d'aborder.


Source : Comité populaire St-Jean-Baptiste

M-1 Une politique de gestion intégrée de la mobilité

L'utilisation du vélo comme mode de déplacement se comprend dans une perspective de diminution de la dépendance à l'automobile et d'amélioration de la qualité de vie en ville. Un Plan directeur vélo devrait faire partie intégrante d'une **politique de gestion intégrée de la mobilité** favorable aux transports actifs et collectifs.

L'inflexion de Québec vers un développement et un aménagement urbain favorables au vélo ne devrait pas se faire en isolant le vélo des autres modes. C'est l'offre de mobilité qui doit être globalement repensée, **le vélo en étant l'une des composantes**. Sans cette politique globale, les progrès réalisés du côté des aménagements cyclables risquent forts d'être réduits à néant par le développement d'infrastructures de transport. À titre d'exemple, la rupture urbaine que constitue une autoroute peut entraîner des coûts extrêmement importants pour le développement du réseau cyclable, coûts sans aucune mesure avec le bénéfice réel pour les cyclistes.

Une politique de gestion intégrée de la mobilité pourrait ainsi s'appuyer sur les outils suivants (liste non exhaustive) :

- Plan de transport de la région et de la ville de Québec
- Plan stratégique de développement des services de transport collectif
- Politique du vélo et Plan directeur du réseau cyclable
- Politique de la marche et Plan directeur des itinéraires piétons
- Plan de développement de l'intermodalité

La réalisation de chacun de ces outils n'est aucunement un préalable à la constitution d'un groupe de travail sur la gestion intégrée de la mobilité à Québec. Au contraire, ce groupe de travail, en établissant des principes directeurs sur la vision et les enjeux en matière de déplacements à Québec, faciliterait l'élaboration des documents techniques sectoriels. Il devrait donc être constitué en vue de travailler sur ces outils, et non suite à leur réalisation. Cette approche assurerait également une **plus grande cohérence** entre les outils élaborés par la Ville.

Gestion intégrée de la mobilité à Strasbourg

« La croissance du flux automobile est incompatible avec le développement durable des villes. Forte de ce constat, la Ville de Strasbourg s'est fixé pour objectif de redessiner et de réorganiser l'espace urbain pour rééquilibrer les moyens de déplacement au profit du vélo, du transport public et des piétons. »

www.plan-strasbourg.com (carte interactive, rubrique Vélo)

M-2 Un urbanisme favorable aux transports actifs

Outre le réseau cyclable, les distances à parcourir, mais aussi le mode de développement urbain ont un impact sur l'utilisation du vélo comment mode de déplacement.

Une ville moins étalée

L'étalement urbain constitue ainsi un frein à l'usage du vélo. Jusqu'à 5 km à parcourir, le vélo est le mode de déplacement le plus efficace. Pour un cycliste non entraîné dans un trafic raisonnable, 5 km se parcourent en 15 à 30 minutes. Au-delà de 5 kilomètres, le vélo perd sa première place au profit du transport en commun (lorsque celui-ci est bien développé) ou de l'automobile. Le développement de la ville de Québec et de ses banlieues, axé sur l'étalement urbain, est peu favorable à l'utilisation du vélo. Pour inverser la tendance, il est nécessaire d'orienter le développement de Québec vers **plus de densité**.

Des fonctions qui coexistent

La **mixité des fonctions** est également favorable à l'usage du vélo (et de la marche). D'une part, elle réduit les distances à parcourir pour rejoindre les lieux d'activités, notamment de service et de loisirs. D'autre part, elle crée des environnements mixtes, agréables à traverser, plus propices à l'usage des modes « doux ». La ségrégation des fonctions, avec des quartiers résidentiels reliés aux centres commerciaux par des autoroutes, rend très difficile l'usage du vélo pour aller magasiner. Au contraire, des rues commerciales au sein d'un quartier sont propices aux déplacements des cyclistes… à condition d'être bien pourvues en supports à vélo !

Des équipements bien localisés

Le **choix de localisation** des gros générateurs de déplacement a également une incidence sur le mode de déplacement des employés et des visiteurs. Implanter une bibliothèque directement à la sortie d'une autoroute et séparée des quartiers résidentiels par celle-ci, comme la Bibliothèque Étienne-Parent à Beauport, garantit que la part modale du vélo y sera faible.

Le règlement de zonage

À l'échelle des bâtiments, le **règlement de zonage** et les critères pour l'obtention d'un permis de construire devraient également considérer le vélo. Cette recommandation est valable pour les bâtiments institutionnels, commerciaux et résidentiels, publics et privés, existants et en projet. À titre d'exemple, la Ville de Québec pourrait soumettre les primes à la rénovation de bâtiments résidentiels à la réalisation d'un espace de remisage pour les vélos.

Le « réflexe vélo »

Pour s'assurer que le mode de développement urbain va dans le sens des orientations définies dans le Plan directeur du réseau cyclable, les projets de développement devraient systématiquement passer par **le filtre du « réflexe vélo »** : le projet sera-t-il accessible à vélo? Va-t-il contribuer à augmenter la part modale du vélo dans le quartier? Et à l'échelle de la ville? L'infrastructure de transport améliore-t-elle la sécurité des cyclistes? Leur nuit-elle? Constitue-t-elle une barrière? Augmente-t-elle les distances à vélo?

M-3 Un code de la sécurité routière adapté aux besoins des cyclistes

Bien que le Code de la sécurité routière ne relève pas directement des compétences de la Ville, celle-ci est en mesure de faire des représentations auprès des autorités responsables.

Le Code de la sécurité routière, élaboré pour régir les interactions entre différents usages et usagers de la route, est parfois mal adapté à la réalité des déplacements cyclables. Les cyclistes, en tant que conducteurs d'un véhicule circulant sur la chaussée, sont soumis aux **mêmes règles** que les automobilistes. Pourtant, ils n'ont **pas les mêmes caractéristiques** : plus lents, moins bien protégés, moins lourds, moins encombrants, moins bruyants, disposant d'une bien meilleure visibilité, ils ne devraient pas être soumis automatiquement à la même réglementation.

Sans dresser une liste exhaustive des amendements qui pourraient être apportés au Code de la sécurité routière, voici quelques propositions qui pourraient être étudiées.

Supprimer l'obligation faite aux cyclistes de rouler sur l'aménagement cyclable

L'utilisation de l'aménagement cyclable devrait **rester optionnelle**. C'est aux cyclistes de juger de l'endroit où ils se sentiront le plus à l'aise et le plus en sécurité. D'une manière générale, un aménagement bien fait sera utilisé par les cyclistes.

Autoriser les cyclistes à circuler sur les voies réservées au transport collectif

Lorsque la voie de droite est réservée au transport collectif, elle devrait également être utilisée par les cyclistes. Il est beaucoup **plus sécuritaire** de rouler à droite de la chaussée, qu'entre une file de voitures et une autre d'autobus. Pour assurer une cohabitation sécuritaire des autobus et des cyclistes, il serait profitable d'**élargir les voies réservées** au transport collectif, et de sensibiliser les chauffeurs d'autobus à cette réalité.

Autoriser les cyclistes à passer lors de la phase piétonne des feux de circulation

Autoriser le passage des cyclistes améliorerait leur sécurité, par exemple lorsqu'ils ont à tourner à gauche. Cette autorisation serait le pendant de l'autorisation qui est faite aux véhicules de tourner à droite au feu rouge : **la priorité est toujours aux piétons**, les véhicules passent ensuite, en s'assurant de le faire en toute sécurité.

Autoriser les cyclistes à passer à faible vitesse aux arrêts

Les cyclistes ont une **meilleure visibilité** et une **moins grande inertie** que les automobilistes. Exiger qu'ils mettent pied à terre aux intersections régies par des arrêts est excessif. Leur permettre de passer à faible vitesse, en considérant les arrêts comme des « cédez le passage », serait suffisant pour assurer la sécurité de tous.

Atelier de réflexion L'État du vélo à Québec (22 septembre 2007)

Un nouveau panneau sur les routes !

Proposition des cyclistes : arrêt pour les voitures, «cédez le passage» pour les vélos.



Autoriser les cyclistes à dépasser par la droite les files de voiture arrêtées au feu rouge

En présence d'un sas à cyclistes, cette mesure permet aux cyclistes de **venir se positionner devant les voitures** pour rendre plus sécuritaire leur passage de l'intersection. Elle est déjà appliquée en Belgique, et à l'étude en France.

Mettre en place des contresens cyclables

Les rues à sens unique, souvent trop étroites pour permettre à deux voitures de se croiser, permettent cependant facilement à un cycliste de croiser une voiture. Cette mesure apporterait un **avantage aux cyclistes** en raccourcissant leurs déplacements.

Contresens cyclable

Un contresens cyclable est une rue à sens unique pour la voiture, ouverte dans les deux sens pour les cyclistes. Il comprend une signalisation et un marquage spécifiques. Il s'agit d'**une mesure économique et sécuritaire** adoptée avec succès dans plusieurs pays (France, Suisse, Allemagne, Japon, …), qui comporte de nombreux avantages :

- cyclistes et automobilistes roulent face à face et peuvent s'éviter
- les trajets à vélo sont plus courts et plus directs, ce qui favorise l'utilisation du vélo
- la desserte locale est améliorée
- la continuité des itinéraires cyclables est plus facile à assurer (rôle structurant et fonction de maillage)

Adapter la sanction à la gravité de l'infraction

Un automobiliste a une tonne de verre et d'acier entre les mains. Mal dirigée, cette tonne constitue une arme redoutable. Un cycliste, s'il met parfois sa vie en danger, représente un **très faible danger pour les autres**. Il est nécessaire de le sanctionner, pour améliorer sa sécurité et pour l'inciter au respect des autres usagers. Toutefois, il importe de proportionner la sanction à la gravité de l'infraction, gravité qui se mesure, entre autres, au risque de tort causé à autrui. La Belgique et la France, notamment, ont développé de telles approches.

M-4 Une gestion de la circulation respectueuse des modes « doux »

En ville, et notamment sur les artères locales, l'usage excessif de la voiture constitue une nuisance et un risque pour les autres usagers. Le partage de la rue entre les modes devrait être revu, pour une meilleure sécurité et une meilleure convivialité de l'espace urbain.

Atelier de réflexion L'État du vélo à Québec (22 septembre 2007)

Finie la priorité à l'auto, plus de place au vélo !

Les cyclistes de Québec souhaitent voir réduire raisonnablement l'ampleur des privilèges accordés aux véhicules automobiles sur la voie publique. Ils sont convaincus que le principe doit être le partage de la voie publique. L'appel est lancé pour faire moins de place à l'automobile et accorder une priorité aux usagers les plus vulnérables : les cyclistes ainsi que les piétons, par une signalisation et des aménagements soulignant leur présence.

Plusieurs innovations dans la façon de penser le partage de la rue pourraient être étudiées à Québec.

Diminuer la vitesse de circulation autorisée sur le réseau local

Diminuer de 50 km/h à 40 km/h la vitesse autorisée dans les rues résidentielles permettrait de sensibiliser les automobilistes au fait qu'ils circulent sur une **voie locale**, qui n'est pas conçue pour la circulation de transit. La circulation de transit serait incitée à rejoindre les artères collectrices.

Mettre en place des « zones 30 »

La limitation à 30 km/h de la vitesse dans certaines zones permet d'y améliorer la **sécurité** des piétons et des cyclistes, mais aussi la **qualité de vie** des résidants.

Zones 30

De plus en plus utilisé en Europe, une **zone trente** est une zone où la vitesse maximale est réglementée à 30 km/h afin d'augmenter la sécurité et la qualité de vie dans un secteur particulier. On les retrouve surtout dans les quartiers résidentiels et près des écoles.

Aménager des rues partagées

La rue partagée, aussi appelée « espace de rencontre », rend l'espace à son usager premier : le piéton. Les cyclistes, comme les automobilistes, ont toutefois le droit de circuler, la priorité étant toujours au plus vulnérable. C'est l'aménagement de la rue, et non la simple limitation de vitesse, qui favorise un **équilibre harmonieux entre les usages**.

Rues partagées

Concept originaire des Pays-Bas, une **rue partagée** est une rue où les piétons, les cyclistes et les véhicules se partagent la chaussée et disposent des mêmes droits. La rue est ainsi perçue comme un espace public où un respect mutuel doit s'instaurer pour assurer la sécurité de tous. La limite de vitesse y est abaissée à 15 ou 20 km/h. Divers aménagements paysagers sont réalisables afin de favoriser le ralentissement des véhicules et de rendre la rue plus agréable et sécuritaire.

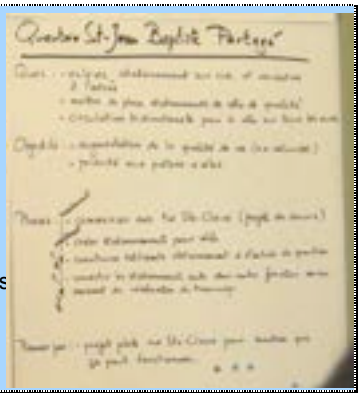
Atelier de réflexion L'État du vélo à Québec (22 septembre 2007)

Quartier Saint-Jean-Baptiste partagé

Le projet-pilote de **rue Saint-Claire** partagée, porté par le Comité populaire Saint-Jean-Baptiste, a donné des idées aux cyclistes participant à l'atelier.

Quelques principes directeurs :

- mettre en place des stationnements à vélo de qualité
- autoriser la circulation dans les deux sens pour les vélos sur toutes les rues
- assurer une bonne desserte en transport collectif (Tramway)
- réduire le stationnement automobile sur rue



EN CONCLUSION : VERS UNE VILLE CYCLABLE

Le vélo à Québec est, pour le moment, un mode de transport marginal : part modale faible, absence de culture vélo chez les autorités et une bonne partie de la population, réseau et infrastructures déficients.

La Ville de Québec doit et peut rattraper son retard en matière de vélo. Pour cela, le premier pas à faire est de reconnaître le vélo comme **un véritable moyen de transport**.

La Ville doit se doter **des moyens pour réussir**. Le choix de priorités assorties d'un échéancier de réalisation et d'un financement adéquat, la constitution d'une structure de mise en œuvre concertée, la définition de cibles à atteindre sont des éléments indispensables d'une politique vélo réellement efficace.

Plusieurs moyens sont à mettre en œuvre pour améliorer la place du vélo à Québec. Le premier reste la conception d'un **réseau cyclable** qui réponde à la demande. Ce réseau doit être complété par des **équipements à destination**. Des mesures favorisant l'**intermodalité** complèteront les infrastructures. Il importe, au-delà des moyens techniques, de **promouvoir** le vélo comme mode de déplacement et de **sensibiliser** la population à ses avantages. Enfin, plusieurs mesures globales permettront de **renforcer** les mesures spécifiques au vélo.

C'est à ces conditions, et en utilisant au mieux les moyens dont elle dispose, que la Ville de Québec parviendra à **développer la culture vélo** dont rêvent tous ses cyclistes, pour leur bénéfice et pour celui de l'ensemble des résidants de la ville.



ANNEXES

Plan directeur du réseau cyclable de la Ville de Québec – Avis de Promo-Vélo

(novembre 2007)

Faites pédaler vos idées – Sondage sur les aménagements cyclables à Québec

(Promo-Vélo, avril 2007)

Atelier de réflexion *L'État du vélo à Québec* – Synthèse

(Promo-Vélo, septembre 2007)

PLAN DIRECTEUR DU RÉSEAU CYCLABLE DE LA VILLE DE QUÉBEC
Avis de Promo-Vélo

Consultation publique du Comité exécutif – Novembre 2007

Promo-Vélo est un organisme à but non lucratif qui, depuis 1990, œuvre à la **promotion du cyclisme**, à l'**amélioration des conditions de pratique du vélo** utilitaire et récréatif, ainsi qu'à la **représentation des intérêts des cyclistes** auprès des autorités publiques, dans la grande région de Québec.

Un document de planification décevant

Le Plan directeur du réseau cyclable proposé par la Ville de Québec n'est **pas satisfaisant**, même s'il constitue un certain progrès et contient plusieurs bonnes idées. Promo-Vélo regrette de devoir émettre un jugement aussi sévère à cette étape de réalisation du plan, mais ce document, qui orientera les aménagements cyclables pour les 10 prochaines années, comporte selon nous **des lacunes majeures**, tant dans les orientations stratégiques que dans les tracés proposés.

De plus, Promo-Vélo déplore la décision de la Ville de **travailler en vase clos**, sans faire appel à l'expertise de partenaires externes malgré des promesses de consultation sans cesse différées, ce qui ne nous a malheureusement pas permis de faire entendre plus tôt les attentes des cyclistes. Le processus finalement choisi pour consulter la population, dans des délais restreints et dans un contexte d'élections municipales, est lui aussi extrêmement décevant. Promo-Vélo dénonce donc le manque de sérieux du document présenté et de l'ensemble de la démarche mise en place.

Quelques éléments positifs

Le constat de départ est bien posé. Le Plan directeur du réseau cyclable reconnaît les lacunes du réseau actuel ainsi que la plupart des besoins en matière de cyclisme à Québec. Les orientations sont en général en accord avec les préoccupations de Promo-Vélo et certaines pistes d'action constituent des mesures intéressantes :

- Pour le vélo récréatif, le plan est intéressant : beaucoup de promenades et des nouveaux tracés viennent compléter le réseau présentement discontinu
- Le plan aborde l'intermodalité, ce qui va dans le sens d'une intégration des modes de transport viables pour constituer une alternative concurrentielle à l'automobile
- Un système de vélos en libre-service serait une innovation ambitieuse et très intéressante

Globalement, Promo-Vélo rejoint la Ville quant aux arguments en faveur d'une augmentation de la part modale du vélo d'une part, et au constat des difficultés à se déplacer à vélo d'autre part.

Un plan directeur qui n'a pas les moyens d'agir

Les lacunes du plan directeur reflètent le peu d'importance accordée au vélo utilitaire à Québec. Dépourvue de plan d'action, une liste de recommandations n'a **aucun pouvoir**. Ce plan ne s'appuie sur :

- Aucun budget
- Aucun échéancier de réalisation
- Aucune priorité

Dans ces conditions, les tracés proposés **manquent de crédibilité**. Qu'adviendra-t-il des nombreux segments, souvent stratégiques, identifiés comme « **difficulté technique** »?

Le virage vélo est manqué

Le plan identifie les avantages du vélo comme moyen de transport. Pourtant, « accroître la part modale du vélo » est présenté comme un objectif de second plan, alors que ce devrait être la finalité de l'ensemble du plan, et les mesures sont à l'avenant :

- Les tracés identifiés sont très axés sur le réseau récréatif
- De nombreux liens cyclables proposés sont relégués sur des itinéraires secondaires : **on cache le vélo au lieu de le mettre en évidence**
- Il n'est dit nulle part que la voiture prend toute la place à Québec, et que donner au vélo sa place légitime ne pourra se faire qu'en limitant celle de l'automobile

D'une manière générale, l'efficacité du vélo comme mode de déplacement régulier pour aller travailler, étudier, se distraire ou magasiner n'est pas mise en valeur.

Une hiérarchisation du réseau cyclable à revoir

Le plan distingue des aménagements en site propre sur piste ou bande cyclable : *corridors* et *promenades*, et des *liens de quartier* sur chaussée désignée.

- La distinction entre *corridors* et *promenades* est intéressante, à condition qu'elle se concrétise par des **budgets spécifiques** : le réseau cyclable de loisir ne doit pas être imputé au budget transport, mais au budget loisir
- Leur identification doit être **plus rigoureuse :** le plan actuel confond souvent ces deux types de liens (ex. : Champlain en corridor, chemin Saint-Louis en promenade)
- Situés sur des rues ne présentant pas de danger pour les cyclistes, les *liens de quartiers* (en chaussées désignées) constituent une partie majeure du réseau projeté, alors qu'ils ont peu d'intérêt et ne répondent pas à un problème de sécurité

Le plan de la Ville abuse des chaussées désignées, donnant une fausse impression de développement du réseau cyclable. Faut-il rappeler que l'utilisation du vélo est autorisée sur le réseau routier sans nécessiter d'aménagement particulier?

> « Puisque **toutes les rues en milieu urbain sont généralement accessibles aux cyclistes**, on aura recours à des chaussées désignées uniquement lorsque de telles rues permettent de lier entre eux des tronçons de pistes cyclables existants ou lorsqu'elles créent un raccourci non utilisé par les véhicules »
>
> (Marc Panneton, urbaniste, MTQ – Urbanité, octobre 2007)

Quelques lacunes du réseau proposé

Les manques majeurs déjà exposés minent la crédibilité des mesures proposées. Nous ne dresserons donc pas un catalogue exhaustif des lacunes des tracés projetés dans un plan qui mérite d'être revu en profondeur. À noter toutefois que plusieurs mesures identifiées comme prioritaires par la communauté cycliste brillent par leur absence :

- Le réseau projeté n'est pas structurant et ne dessert pas les véritables lieux de destination des cyclistes (pôles d'emploi, artères commerciales, secteurs résidentiels denses)
- La période d'ouverture du réseau (1er mai/15 novembre) est insuffisante ; les cyclistes sont de sortie bien avant le 1er mai. Qu'est-ce qui s'oppose à entretenir le réseau cyclable sur rue toute l'année, au même titre que l'ensemble des voies de circulation?
- Manque de liens efficaces (en ligne droite) et pertinents (par exemple le lien centre-ville – Université Laval, la côte de la Pente douce)
- Manque de liens mécaniques Haute-ville – Basse-ville : un seul en 10 ans, c'est insuffisant !

Le plan recourt au saupoudrage au lieu d'**identifier les liens essentiels** et de répondre aux besoins des cyclistes. Multiplier les chaussées désignées pour « faire du millage » ne sert à rien, ce qui est important c'est de tracer les bons liens!

L'absence d'une véritable politique de mobilité

Le choix de faire un Plan directeur du *réseau* cyclable prive par ailleurs la Ville des moyens que lui aurait donnés **une *Politique du vélo***, qui intégrerait des mesures efficaces comme le « réflexe vélo » dans tout projet, un design des rues favorable aux déplacements actifs, etc. Les déplacements à vélo ne doivent pas être envisagés sous le seul angle du réseau cyclable, mais sur l'ensemble des rues de la ville.

L'importance du cyclisme utilitaire se comprend dans une perspective de diminution de la dépendance à l'automobile et d'amélioration de la qualité de vie en ville. Un plan directeur vélo devrait faire partie intégrante d'**une démarche de mobilité globale** favorable aux transports actifs et collectifs.

Pour Promo-Vélo, le Plan directeur du réseau cyclable n'obtient pas la note de passage et doit être revu en profondeur. Pour un meilleur résultat, les cyclistes et leurs porte-parole devraient être réellement impliqués dans le processus.

Faites pédaler vos idées!
Sondage sur les aménagements cyclables à Québec

Sondage réalisé par Promo-Vélo
- en mars 2007 auprès des visiteurs du Salon Info-Vélo de Québec
- en avril 2007 auprès des membres de Promo-Vélo

229	100%	**Nombre total de répondants**
		• Utilisez-vous votre vélo pour vos déplacements quotidiens? (travail, étude, magasinage, etc.)
125	55%	☐ Oui
94	41%	☐ Non
		• Selon vous, est-ce facile de se déplacer à vélo à Québec?
73	32%	☐ Oui, le réseau est satisfaisant
123	54%	☐ Non, les aménagements cyclables sont insuffisants
33	14%	☐ ……(quelques irritants) ……
		• Que voudriez-vous voir améliorer sur le réseau cyclable?
129	56%	☐ Davantage de pistes cyclables (séparées de la rue)
131	57%	☐ Davantage de bandes cyclables (en bord de rue)
66	29%	☐ Une position avancée pour les cyclistes aux carrefours à feux tricolores
75	33%	☐ Des feux prioritaires pour les cyclistes aux carrefours
112	49%	☐ Des stationnements pour vélos près des commerces
38	17%	☐ Des stationnements pour vélos près des arrêts d'autobus
65	28%	☐ Des supports à vélos sur les autobus
138	60%	☐ La gratuité de passage pour les cyclistes sur le traversier
65	28%	☐ Des aménagements cyclables entretenus et déneigés à l'année
113	49%	☐ Des aménagements cyclables entretenus du 1er avril au 31 octobre
102	45%	☐ Une carte détaillée du réseau cyclable de la région
95	41%	☐ Un site Internet d'information sur le vélo à Québec et le réseau cyclable
60	26%	☐ Un numéro de téléphone d'information sur le vélo à Québec et le réseau cyclable

Analyse succincte par Promo-Vélo

Voici les principaux résultats du sondage que nous avons mené lors du Salon Info-Vélo et auprès des membres de Promo-Vélo (229 répondants, dont 55 % de cyclistes utilitaires).

Selon vous, est-ce facile de se déplacer à vélo à Québec ? 32 % oui, 54 % non, 14 % "pas partout".

Que voudriez-vous voir améliorer sur le réseau cyclable ?

D'abord, les **voies cyclables**: 56 % veulent plus de pistes cyclables, 57 % plus de bandes cyclables (31 % veulent les deux). Puis, l'**entretien du réseau** : vous êtes 49 % à vouloir un réseau entretenu du 1er avril au 31 octobre, et 28 % à exiger le déneigement à l'année. Vous voulez aussi plus de **stationnements** pour vélos, notamment près des commerces (49 %). Les **carrefours** vous préoccupent : vous voulez y trouver des feux prioritaires (33 %) ou une position avancée pour les cyclistes (29 %).

Vous êtes de fervents partisans de **l'intermodalité** : vous plébiscitez la gratuité du traversier pour les cyclistes (60 %), vous voulez des supports à vélo sur les autobus (28 %) et des stationnements aux arrêts (17 %).

Enfin, vous voulez une meilleure **information** : une carte du réseau (45 %), un site Internet (41 %) et une ligne Info-Vélo (26 %).

Atelier de réflexion *L'État du vélo à Québec* (22 septembre 2007)

DESCRIPTION

Le samedi 22 septembre 2007, Promo-Vélo a organisé un atelier de discussion pour faire le point sur l'état du vélo à Québec. Cette journée a rassemblé une quarantaine de personnes.

La journée était organisée en trois phases : une phase pour la **critique**, une phase pour le **rêve** et une phase pour le **réalisme**. Les participants étaient répartis sur cinq tables de travail fonctionnant en parallèle. Le résultat de chacune des trois périodes de travail se concrétisait par la réalisation d'un poster. Cette formule d'atelier s'inspire des démarches menée dans les agendas 21 locaux, notamment celle réalisée à Lausanne, en Suisse (www.lausanne.ch/quartiers21).

Les tableaux ci-après font la synthèse des commentaires exprimés sur les posters réalisés par les participants lors de chacune des phases de l'atelier.

SYNTHESE DES RESULTATS

1. Phase critique

Thème	Commentaires	Nombre de tables ayant mentionné le point
Liens cyclables utilitaires	L'insuffisance d'axes de **liaison** Nord-Sud, Est-Ouest et Haute-ville Basse-ville est la critique la plus récurrente.	5
Équipements	Une autre critique fréquente concerne l'insuffisance des **équipements** aux lieux de destination des déplacements, principalement pour stationner les vélos de manière sécuritaire et les protéger de la pluie.	4
Qualité de la chaussée	Le **mauvais état des infrastructures** est un des problèmes identifiés. Un meilleur entretien de la chaussée est demandé.	3
Partage de la route	Le problème du **partage de la route** a été plusieurs fois mentionné. Les cyclistes et les automobilistes, mais aussi les cyclistes et les piétons (effet collatéral) semblent en conflit sur le réseau routier. Le manque de respect et de civisme est souvent mentionné.	3
Intermodalité	La difficulté de réaliser un déplacement **intermodal** est une critique récurrente. Des infrastructures pour stationner son vélo aux arrêts de transport en commun seraient nécessaires. Les cyclistes demandent également des supports à vélo sur les autobus.	2
Divers	Besoin d'éducation et de sensibilisation Règlements inadéquats Vélo utilitaire pas pris au sérieux Absence d'équipements 4 saisons Positif : bon réseau pour le vélo de loisirs, présence du traversier	1

2. Phase utopique

Thème	Suggestions	Commentaires	Nombre de tables ayant mentionné le point
Culture vélo	Décideurs à vélo Québec ville cyclable Education au vélo Moratoire sur la publicité automobile Information vélo	Les cyclistes rêvent d'abord et surtout d'une **culture du vélo**. Ils rêvent que les décideurs connaissent et utilisent le vélo, pour que cela prenne une plus grande place dans leurs décisions. Ils rêvent que l'image du vélo utilitaire soit valorisée, que les enfants et les jeunes soient éduqués au vélo. Ils rêvent que l'information sur l'état du réseau cyclable soit mieux diffusée, un peu comme les « nouvelles de la route » à la radio, ou l'état des routes sur Internet. Ils rêvent, enfin, que la culture vélo se traduise aussi dans la réglementation, qui selon eux privilégie la voiture.	5
Liens cyclables	Réseau complet Ascenseurs Voie sur le pont de Québec Couloirs-tunnels chauffés pour les cyclistes	Un réseau cycliste complet relève encore du rêve, notamment s'il comprend un ascenseur entre la haute et basse-ville.	4
Espaces sans voiture	Ville sans voiture La Cité sans auto Quartier sans voiture Rue sans voiture	Un autre rêve consiste à créer des espaces urbains (quartiers, rues) sans voiture.	4
Intermodalité	Intermodalité Vélo dans le tram	Les cyclistes rêve d'une intermodalité efficace : mettre son vélo dans le bus, le tram, l'autobus ou plus simplement prévoir des stationnements aux bons endroits pour passer d'un mode à l'autre.	3
Fiscalité, économie	Fiscalité verte Avantage fiscaux Economie cycliste locale	Les cyclistes rêvent aussi les pieds sur terre… Ils rêvent de mesures fiscales favorables au vélo, reconnaissant l'impact favorable du vélo sur l'économie locale ainsi que sur le coût des équipements routiers.	3
4 saisons	Vélo 4 saisons	Le vélo 4 saisons reste un rêve à Québec, pas seulement à cause de l'hiver, mais aussi parce que les infrastructures ne sont pas adaptées.	3
Equipements	Centre de services Vélos en libre service	Plusieurs équipements sont évoqués : stationnements, casiers, douches, vestiaires, ateliers de réparation, services de location, etc.	2

3. Phase réaliste

La phase de réalisme a permis de produire 11 projets différents. Sept d'entre eux portent sur une amélioration du réseau cyclable utilitaire. Parmi ceux-ci, quatre projets portent sur des liens cyclables, et trois proposent des liens mécaniques entre la haute-ville et la basse-ville. Deux projets ciblent plus particulièrement une amélioration des équipements pour cyclistes, et un aménagement urbain favorable au vélo. Les deux derniers projets visent le développement d'une culture du vélo, par le biais d'activités de promotion, d'éducation et de sensibilisation.

Amélioration du réseau cyclable utilitaire (7 projets)	
Axes Métrobus en liens cyclables	Voies réservées, sans détour, pour atteindre sécurité, rapidité et efficacité
Réseau cyclable structurant à l'échelle de l'agglomération	Réseau en bandes ou pistes cyclables qui franchit les « barrières » : autoroutes, ponts impraticables, falaise Liens suggérés : Henri-Bourassa, Pierre-Bertrand, Du Vallon, du Versant Nord, Pont de Québec
Lien est-ouest (Centre-ville/Université Laval)	Bandes ou pistes cyclables chemin Sainte-Foy boulevard René- Lévesque
Liens mécaniques entre la haute-ville et la basse-ville	Remonte-pente, ascenseur Ascenseur du Faubourg ouvert aux cyclistes, ouvert 24h Emplacements suggérés : Côte d'Abraham, Côte Badelard, entre Salaberry et Aqueduc (derrière Lucien-Borne), Pente Douce, Du Vallon, entre les Plaines et le Cap-Blanc, Côte du Passage à Lévis
Harmonisation du réseau cyclable	Entretien quatre saisons Réglementation et signalisation harmonisées
Équipements et aménagement urbain (2 projets)	
Quartiers partagés	Rues sans stationnement automobile Présence de stationnements à vélos Circulation cycliste bidirectionnelle Lieux suggérés : Quartier Saint-Jean-Baptiste, projet-pilote rue Sainte-Claire
Stationnements à vélo de qualité	Intégration des besoins « vélo » à tous les projets urbains
Sensibilisation (2 projets)	
Programmes permanents	Promotion du vélo et éducation aux règles d'utilisation du vélo en ville Sensibilisation des automobilistes Publics-cibles : automobilistes, cyclistes, enfants
Activités ponctuelles	Tour de Québec à vélo annuel Randonnées cyclistes Fermeture du boulevard Champlain un dimanche par mois

CONCLUSION

Un réseau largement déficient

Il ressort de cette journée, d'abord, la nécessité de mener des actions concrètes et fortes pour renforcer le réseau cyclable utilitaire à Québec. Celui-ci est incomplet, morcelé, réservant la pratique du vélo aux plus motivés ou téméraires. Les actions dans ce sens doivent être priorisées. La création de bandes cyclables, l'introduction du vélo dans tous les projets urbains nécessitent autant de volonté politique que de budget. La création de liens mécaniques, la mise à disposition d'équipements (stationnements, supports à vélo sur les autobus, maison du vélo, etc.) nécessitent des ressources mais aussi un changement d'attitude des décideurs face au vélo.

Une culture vélo à créer

Un point très souvent mentionné est la nécessité de faire émerger une culture vélo à Québec. Le vélo doit devenir un mode de transport à part entière. Pour cela, il faut, par exemple, enseigner le vélo utilitaire aux enfants, parler du vélo dans les informations routières matinales, et que les décideurs osent le vélo et donnent l'exemple.

Des retombées qui dépassent les cyclistes

Développer le vélo utilitaire, ce n'est pas seulement un coût, mais aussi un investissement. L'économie autour du vélo est généralement une économie locale fournissant du travail à des petites et moyennes entreprises. Par ailleurs, les cyclistes diminuent le coût d'entretien du réseau routier (aucun usure, diminution de la congestion), ils diminuent aussi les coûts de la santé (augmentation de l'activité physique) et facilitent l'intégration sociale (amélioration de la mobilité des personnes défavorisées n'ayant pas accès à l'automobile, ni au transport en commun).



La voix des cyclistes à Québec

Promo-Vélo
C.P. 700 succ. Haute-Ville
Québec (QC), G1R 4S9
Tél. (418) 780-4356 / Téléc. (418) 524-4112
www.promo-velo.org / infos@promo-velo.org

Un virage dans la bonne direction qu'il faut réaliser

Mémoire présenté par
Québec solidaire Capitale-Nationale

au

Groupe de travail sur la mobilité durable
de la Ville de Québec

30 septembre 2010

Québec solidaire Capitale-Nationale
www.quebecsolidaire.net/capitale-nationale
capitale-nationale@quebecsolidaire.net

Table des matières

Introduction ..... Page 2

Considérations générales ..... Page 3

Remarques et propositions de Québec solidaire – Capitale-Nationale ..... Page 4

- Les cibles ..... Page 4
- L'urbanisation ..... Page 4
- Le transport collectif ..... Page 6
- Le réseau routier ..... Page 7
- L'automobile ..... Page 7
- Le transport actif ..... Page 8
- Le transport des marchandises ..... Page 9
- Les partenaires ..... Page 9

Conclusion ..... Page 10

Introduction

Dans notre mémoire présenté au Groupe de travail sur la mobilité durable de la Ville de Québec le 22 juin 2009, nous avions d'entrée de jeu indiqué la hauteur de la barre à franchir :

> L'agglomération de Québec, par son type d'urbanisme des dernières décennies et la priorité accordée aux infrastructures pour l'automobile, apparaît comme une retardataire qui n'a pas encore compris les enjeux environnementaux et sociaux en émergence. Diverses statistiques démontrent la place disproportionnée accordée à l'auto dans la région de Québec, au détriment du transport collectif et du transport actif, mais aussi au détriment de la qualité de vie des citoyen-ne-s dans leur quartier. Un solide coup de barre est requis, et nous souhaitons que le Groupe de travail sur la mobilité le donne.

Nous sommes heureux de constater que le Groupe de travail a choisi la voie des modes de déplacement collectifs et actifs.

Dans le présent mémoire, nous ferons certaines remarques et quelques propositions dans le but de bonifier le plan de mobilité durable. Globalement, cependant, nous tenons à affirmer que nous approuvons les orientations proposées par les auteurs du document. Nous croyons que l'avenir est au transport collectif, aux déplacements actifs dans la mesure du possible et au « retour à la ville ». L'étalement urbain, coûte cher à la municipalité en routes et en infrastructures municipales, en plus de détruire des forêts, des terres agricoles et d'entraîner la dégradation du centre-ville. Il coûte cher également aux individus qui doivent avoir une automobile et payer le carburant. Étant majoritaires dans les statistiques sur la pauvreté, les femmes sont encore plus durement touchées. Ajoutons que le Québec ne produit ni pétrole, ni automobiles, mais qu'il produit de l'électricité, des métros, des autobus, des trains et des bicyclettes. La banlieue est un rêve partagé par plusieurs familles, mais il est important de prendre en compte les coûts et les dommages environnementaux liés à son développement et de proposer des alternatives intéressantes et accessibles financièrement aux familles.

Le choix des modes de déplacement joue un rôle non négligeable dans la qualité de vie des citoyen-ne-s. Le fait d'articuler l'occupation du territoire en fonction des transports collectifs et des déplacements actifs (marche à pied, vélo) dans l'avenir, plutôt que de l'automobile, est un virage dans la bonne direction. L'urgence de réduire les émissions de gaz à effet de serre joue en faveur de ce virage, mais celui-ci doit également refléter des préoccupations sociales. Nous soutenons une densification qui accompagnera le développement urbain conçu en fonction des déplacements collectifs et actifs. Cette densification doit aussi tenir compte des besoins de toutes les couches de la société, inclure une mixité des fonctions (commerces de proximité, habitations, bureaux, loisirs) et offrir aux familles des habitations de type familial (mitoyennes, avec cour arrière) accessibles financièrement.

Considérations générales

Pour nous, l'urbanisme et les transports sont des enjeux intimement liés. Nous croyons fermement que les plans d'urbanisme et l'évolution des infrastructures de transport doivent former un tout cohérent. En ce sens, la planification d'une infrastructure de tramway comme épine dorsale d'une planification intelligente de la densification urbaine ne peut que nous réjouir. Toutefois, nous émettons une certaine inquiétude par rapport au maintien d'un accès universel aux transports collectifs. Le choix du transport collectif est d'abord et avant tout un choix de société. Les parcours, la fréquence de ceux-ci et la tarification doivent refléter ce choix.

Comme nous l'écrivions dans notre mémoire de l'automne 2009, « les droits sociaux doivent être les mêmes pour tous/toutes, non seulement dans la loi, mais également dans la réalité. Les gouvernements de tous les paliers, dont le palier municipal, ont le devoir d'agir pour assurer l'inclusion sociale des personnes appartenant à des groupes défavorisés ainsi que le respect des droits dans une perspective égalitaire.»

Nul ne doit être exclu de l'utilisation des transports collectifs parce que ceux-ci seraient devenus un luxe. On le sait, les barèmes actuels d'aide sociale sont très bas. Même les personnes devant se débrouiller avec un salaire minimum n'ont pratiquement aucune marge de manœuvre budgétaire. En matière de transport, il faut viser une tarification des transports en commun ayant des objectifs à la fois sociaux et écologiques. Par exemple, Québec a déjà des tarifs réduits pour la population étudiante, mais à Sherbrooke, la Ville et l'Université sont allées plus loin en offrant la gratuité pour cette clientèle. On peut aussi imaginer la gratuité pour des groupes socialement défavorisés (les personnes sous le seuil de la pauvreté, par exemple), et, à terme, la gratuité complète.

Le virage vers l'utilisation des transports collectifs et actifs, et la diminution de l'utilisation de l'automobile sur une base individuelle ne pourra toutefois pas venir à bout de la tendance à l'étalement urbain seul. Le comité sur la mobilité durable l'a compris en proposant de redévelopper l'occupation résidentielle et commerciale à l'intérieur du périmètre urbanisé des villes de Québec et de Lévis et d'«inciter fortement le gouvernement du Québec à épauler la Ville de Québec et la Communauté métropolitaine de Québec (CMQ) dans leurs efforts en vue de contrôler l'étalement urbain dans les MRC situées au pourtour du territoire de la CMQ.» Québec solidaire soutien cette demande et croit qu'elle doit s'inscrire dans une révision du cadre législatif et réglementaire dont il s'engage à faire écho à l'Assemblée nationale du Québec. Tout comme dans le cas des transports collectifs, le redéveloppement urbain doit se faire en tenant compte des besoins en logement de toutes les couches de la société et privilégier la mixité sociale. Pour garantir cette mixité sociale, les citoyens et les citoyennes, les groupes communautaires et autres mouvements sociaux doivent être parties prenantes dans la prise de décision.

Remarques et propositions de Québec solidaire Capitale-Nationale

Nous avons regroupé nos remarques et nos propositions en fonction des grands axes du Plan de mobilité durable. Nous préciserons dans chaque cas la ou les recommandations du Plan qui sont en rapport avec nos réactions.

Les cibles

Recommandations 1 et 2 du Plan de mobilité durable

Réduire la part des déplacements automobiles, un choix que nous saluons

Les cibles visées dans les recommandations 1 et 2 en ce qui concerne la part modale que la Ville doit viser pour le transport collectif nous semblent tout à fait réalistes si les moyens sont investis à la mesure des ambitions. Nous les approuvons sans réserve. Nous sommes toutefois conscients qu'il s'agit là d'un défi majeur dans le contexte d'une civilisation qui a fait de l'automobile un de ses objets fétiches. Ces changements ne seront pas possibles sans un travail intense et systématique de sensibilisation aux coûts individuels et collectifs de l'automobile et de l'étalement urbain et aux coûts des avantages d'un modèle alternatif.

Nous réitérons l'importance, en matière de transport, de faire une plus grande place aux usagers, pas seulement à ceux et celles du transport en commun, mais également aux piétons et aux cyclistes qui partagent aussi les voies publiques avec l'automobile.

La Ville de Québec devrait, selon nous, faire preuve de leadership dans le virage vers le transport en commun en défrayant les laissez-passer de transport en commun de son personnel, au moins en partie, et en prenant des mesures qui auraient pour effet de décourager encore plus l'utilisation de l'automobile, par exemple en réduisant les espaces de stationnement près des édifices publics.

Enfin, le coût d'un passage intermodal et intercité RTC-Traversier-RTL devrait être l'équivalent d'une passe normale, et ce, dans la perspective d'une éventuelle fusion des sociétés de transports des rives nord et sud avec inclusion des traversiers.

L'urbanisation

Recommandations 3 à 12 du Plan de mobilité durable

Le Plan de mobilité durable recommande «d'offrir aux nouveaux ménages une diversité de modes d'habitation à l'intérieur du périmètre urbanisé de la ville de Québec» (page 45). Nous proposons de favoriser parmi ceux-ci le mode de type mitoyen (maisons de ville en rangée près de la rue avec cours arrière, déjà présent dans le centre-ville de

Québec sous différents modèles). Cette façon de faire s'oppose au type pavillonnaire (bungalow, tour à appartements, à condos ou à bureaux entourés de gazon ou d'asphalte, centre d'achat, campus de l'Université Laval). Le type mitoyen est propre aux milieux urbains denses et favorise la mixité des fonctions résidentielles ou commerciales de petit gabarit. Il est moins perméable à l'automobile que le type pavillonnaire typique de la banlieue. Enfin, il est plus approprié aux besoins des familles, qui ont besoin d'un espace extérieur sécuritaire pour les enfants. Notons que, contrairement à ce qu'à dit M. Picard lors de la consultation publique tenue à l'ÉNAP, la logique de profit du secteur privé ne produira pas spontanément les modes d'habitation répondant aux besoins des familles.

Pour contrer les risques que le prix élevé des terrains et des constructions n'empêche la mixité sociale dans les nouvelles zones résidentielles et commerciales, nous proposons de favoriser l'implantation de logements sociaux de type coopératif ou OBNL. Nous proposons d'exiger 30 % de logements sociaux – comme cela se fait déjà à Montréal – comme norme pour les quartiers verts et les quartiers densifiés. Il faudra toutefois éviter la "ghettoïsation" tant économique que sociale, voire fonctionnelle qui pourrait en résulter. Nous proposons pour cela d'entremêler, à l'intérieur des projets d'urbanisme, différents types de propriétés, incluant la possibilité de mixité fonctionnelle dans les propriétés de type coopératif. À noter qu'une attention particulière devra être portée aux quartiers Saint-Roch et Saint-Sauveur pour éviter leur trop grande gentrification. Les populations à faible revenu qui y habitent ne doivent pas en être chassés par la spéculation foncière qu'entraînera la mise en valeur du centre-ville (Saint-Roch) et le parcours du tramway (Saint-Sauveur).

Pour Québec solidaire, la densification permettra d'augmenter le nombre de parcs. Il sera essentiel d'éviter la création de places publiques qui ont une fonction purement esthétique dans le paysage urbain. Les parcs et les places publiques doivent être des lieux vivants. Des exemples: le parc Saint-Roch a été aménagé pour limiter les activités collectives et familiales, les parcs Sylvain-Lelièvre et celui dédié aux pompiers (coin 18e et Henri-Bourassa) sont peu utilisés, trop ouverts aux quatre vents. Quand un parc ou une place sont encadrés par des commerces et des maisons habitées et qu'il est aménagé pour les activités collectives et familiales, le sentiment de sécurité est accru. Il faudra prévoir leur aménagement en ce sens, particulièrement dans les nouveaux quartiers en développement.

Contrer l'étalement urbain : il faut aller plus loin

Afin de favoriser la densification et de pénaliser la spéculation immobilière, nous recommandons d'établir une surtaxe foncière pour les stationnements en surface et les terrains vagues ou laissés en friche. Cette mesure, présente dans certains pays européens, encouragerait l'utilisation des espaces vacants à des fins d'habitation et de commerces de proximité.

Pour nous, il est essentiel que des règles d'urbanisme strictes s'appliquent pour contrer l'étalement urbain. La Ville doit de plus, à l'intérieur de ses limites, réserver une portion de ses zones forestières à protéger à la mesure de ce qui est prévu pour l'ensemble du Québec, soit 8 %. De plus, et contrairement à ce qui a été constaté dans les dernières années, la ville se doit de faire respecter ses règlements sur la protection des zones humides.

La Ville doit demander au gouvernement de renforcer la Loi sur la protection des terres agricoles pour empêcher qu'à l'avenir des zones périphériques protégées par cette Loi soient soustraites à la protection. Elle doit aussi demander que le législateur mette fin à la règle de la double majorité dans la Communauté métropolitaine de Québec. Cette règle est anti-démocratique car elle rend la ville de Québec (avec 75 % de la population) à la merci du reste des municipalités (25 %). Québec doit avoir dans la Communauté urbaine un poids suffisant pour empêcher l'étalement urbain. À quoi bon privilégier la densification urbaine dans le Plan de mobilité durable de la Ville de Québec si les autres municipalités de la communauté peuvent continuer à développer des zones résidentielles.

Le transport collectif

Recommandations 13 à 27 du Plan de mobilité durable

L'urgence d'agir

Le tramway est la pièce maîtresse du Plan de mobilité durable, mais elle n'est pas la seule pièce. Pour nous, il y a urgence de mettre en branle les travaux découlant des autres recommandations du rapport en lien avec les transports collectifs, car chaque année perdue est une année gagnée pour l'étalement urbain. Il ne faut surtout pas attendre la fin de la construction du tramway pour contrer l'étalement - c'est dès maintenant qu'il faut s'y mettre. En ce qui concerne le tramway, le compte à rebours de son implantation doit débuter dès 2010 et aller rondement par la suite. Des parcours d'autobus doivent être ajoutés sur les futures lignes en attendant leur construction. Ajoutons que des secteurs tels Montmorency doivent être, à court terme, mieux desservis par le transport collectif.

Le réseau routier

Recommandations 28 à 32 du Plan de mobilité durable

Transformer les portions d'autoroute en boulevards urbains : une avenue qui doit aller plus loin

Nous proposons d'ajouter aux tronçons d'autoroute à urbaniser, celui de l'autoroute Dufferin-Montmorency entre l'embranchement de l'autoroute Félix-Leclerc à l'est et D'Estimauville à l'ouest. Une telle initiative libérerait beaucoup de terrains près du centre-ville, avec vue exceptionnelle sur le fleuve et la ville. Le développement construit se ferait du côté nord de la route actuelle afin de permettre un aménagement respectueux de l'environnement du côté du fleuve. Sauf aux heures de pointe, et ce dans une seule direction, cette autoroute est peu fréquentée.

Nous demandons de plus que le boulevard Henri-Bourassa devienne un boulevard urbain, à l'exemple de ce qui a été fait pour le boulevard Charest. Pour ce faire, nous proposons les quatre moyens suivants :

1. Une réduction de 6 à 4 du nombre de voies de circulation.
2. L'utilisation de l'espace libéré pour de la construction résidentielle verte.
3. L'interdiction du camionnage lourd en transit vers le Port de Québec, à partir de la sortie Henri-Bourassa sur l'autoroute Félix-Leclerc, et que la voie d'accès majeure au port soit le boulevard Dufferin-Montmorency où il existe déjà présentement une bretelle d'accès pour le Port.
4. La construction d'un lien direct de la zone industrielle La Canardière au boulevard Dufferin-Montmorency.

L'automobile

Recommandations 33 à 36 du Plan de mobilité durable

Déplacer le centre de gravité des déplacements quotidiens vers les transports collectifs

Une des difficultés à laquelle se heurte toute mesure visant à diminuer l'usage de l'automobile est le fait de ne pas tenir compte de l'ensemble des décisions qu'ont à prendre les citoyennes et les citoyens dans leur quotidien. Par exemple, le fait de devoir aller porter les enfants à une garderie située loin de la maison est un facteur qui va à l'encontre du choix des transports collectifs. De même, le financement public des écoles privées augmente la congestion automobile car les enfants sont de plus en plus trimballés d'un bout à l'autre de la ville alors qu'ils devraient avoir d'abord accès à une école publique mieux financée, à distance de marche, soit celle de leur propre quartier.

Dans ce sens, la Ville de Québec doit cesser de payer des infrastructures sportives à des écoles privées qui engendrent des congestions automobiles inutiles et surtout, qui détournent des fonds publics vers les familles les plus privilégiées de la ville!

Il faut que le transport en commun soit une économie pour les ménages à moyen revenu qui préfèrent l'automobile, qu'il soit accessible, agréable, confortable et rapide. Le transport en commun est moins coûteux pour la société, il faut qu'il le soit aussi pour les individus. Le changement de mentalité favorisant le choix des transports collectifs et des déplacements actifs, plutôt que celui de l'automobile, ne viendra que si tout est mis en œuvre pour que ceux-ci ne soient pas une véritable course à obstacles pour de trop nombreux parents. En ce qui concerne les couples sans enfants et les individus vivant seuls, le fait de pouvoir compter sur un moyen de transport collectif efficace et nettement moins coûteux que l'usage de la voiture pourrait en amener plusieurs à changer leurs habitudes.

L'usage de l'automobile par la population étudiante est un phénomène qui a pris beaucoup d'ampleur au fil des années. Pour contrer ce phénomène, Québec solidaire appuie les associations étudiantes de l'Université Laval dans leur démarche visant à favoriser l'utilisation du transport en commun par leurs membres par l'instauration d'un laissez-passer universel étudiant. Cet appui s'étend à toute lutte similaire qui émergerait des cégeps de la région.

Le transport actif

Recommandations 37 à 40 du Plan de mobilité durable

Encourager davantage l'usage du vélo et la marche à pied

Nous prenons bonne note de l'intégration du vélo et de la marche comme modes alternatifs de déplacement favorisant la mobilité durable. Toutefois, nous aurions souhaité des propositions plus audacieuses de la part du comité. Par exemple, pourquoi ne pas exiger, lors de la construction d'édifices publics neufs, des équipements pour les utilisateurs de vélos (douches, casiers, stationnements vélos). Prévoir obligatoirement qu'un pourcentage du coût des édifices y soit consacré, comme c'est le cas des œuvres d'art, serait une bonne façon de procéder.

Les cœurs des quartiers Saint-Roch et Saint-Sauveur devraient être reliés directement par une rue ou une piste cyclable (sans le détour par la rivière Saint-Charles, trop excentrique).

Il faut mieux intégrer les réseaux cyclables entre la haute-ville et la basse-ville avec des remontées mécaniques et des descentes sécuritaires.

Nous sommes d'accord pour favoriser le déplacement à vélo selon le plan prévu pour René-Levesque. Par contre, il ne faudrait surtout pas que la solution retenue aggrave la circulation de transit dans les rues résidentielles. La Ville doit adopter des mesures qui puissent mettre fin à cette circulation de transit. Ceci étant dit, si cette proposition n'est pas retenue, il faudra procéder à un aménagement de l'axe Père-Marquette, qui serait facile à améliorer sur le terrain du collège Saint-Charles-Garnier, à travers la Cité Bellevue et le cimetière juif pour accéder à l'Université.

Le transport des marchandises

Recommandations 42 à 46 du Plan de mobilité durable

Les recommandations du Plan de mobilité durable nous satisfont tout à fait puisqu'elles vont dans le sens du mémoire que nous avions soumis. Nous attirons toutefois l'attention des membres du comité sur le cas du boulevard Henri-Bourassa. Non seulement celui-ci doit-il être ramené à une échelle plus humaine, mais également le transport de marchandises doit y être découragé, voire interdit, tel que précisé précédemment.

Les partenaires

Recommandations 47 à 63 du Plan de mobilité durable

Pour Québec solidaire, les changements majeurs à venir doivent se faire avec la participation des citoyens et des citoyennes, des groupes communautaires et des autres mouvements sociaux. Cela garantirait que nul ne sera exclu dans les mesures et les projets qui seront mis en œuvre. Il est impératif que ces partenaires essentiels soient au cœur de la prise de décision. La participation citoyenne est d'ailleurs inscrite dans les principes même de la Loi sur le développement durable: « 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 » (Chapitre II , article 6 de la Loi).

Conclusion

La conclusion du mémoire que nous avions présenté au groupe de travail en 2009 demeure tout aussi pertinente un an plus tard: *commencer dès maintenant !* Nous saluons le Plan de mobilité durable dont les historiens pourraient dire un jour qu'il fut un document marquant dans l'histoire de Québec. Encore faut-il que les propositions soient résolument mises en application.

Rappelons-le, la transformation des infrastructures de transport dans la région est une affaire de long terme. Il faut donc tout de suite prendre une nouvelle voie qui nous mènera à un environnement urbain de qualité et dont la mixité sociale et fonctionnelle sera un exemple à suivre pour les autres villes. C'est là où les visionnaires et les leaders sont requis maintenant : pour faire les bons choix même si, aujourd'hui, ces choix ne plaisent pas à tous et à toutes. En effet, dans la foulée du Plan de mobilité durable, il faut donner sans tarder la priorité à un réseau de transport collectif et de transport actif accessible, rapide, et peu coûteux.

Avis

Consultation sur le Plan de mobilité durable
Pour vivre et se déplacer autrement

Date : le 30 septembre 2010

Contact : Olivier Collomb d'Eyrames
oliviercde@rop03.com

ROP 03
Regroupement des organismes des personnes handicapées de la région 03
Courriel : rop03@rop03.com Site web : www.rop03.com

L’organisation :

Le Regroupement des organismes de personnes handicapées de la région 03 (ROP-03) fédère 26 associations de Capitale-Nationale. Il promeut et défend les droits et les intérêts des personnes handicapées et ceux de leurs proches.

Pour la rédaction de cet avis, le comité de rédaction s’est associé aussi avec l'Association régionale de loisir pour personnes handicapées de la Capitale-Nationale (ARLPH), un organisme voué à la défense et à la promotion du droit au loisir des personnes handicapées.

Mise en contexte :

Depuis plusieurs années, les personnes handicapées s’impliquent au sein de la région de Québec. Par leur participation à la vie de la communauté, elles contribuent à faire de Québec un lieu où avoir une limitation est de moins en moins synonyme d’exclusion ni de pauvreté. Cependant, malgré cette volonté, beaucoup reste à faire pour que Québec devienne un «modèle dans le monde» tel qu’annoncé par son Maire, Régis Labeaume, lors du 21ème Congrès mondial Rehabilitation International en août 2008 (Voir article en Annexe 1).

Nous avons suivi avec intérêt l’élaboration du Plan de mobilité durable proposé par la Ville de Québec. Notre regroupement a d’ailleurs réagi à deux reprises lors des travaux ayant précédés les dépôts des premier et second documents de consultation. Par le biais de nos groupes membres, nous avons également incité les personnes handicapées à participer aux consultations entourant la rédaction du Plan de mobilité durable. Malheureusement, plusieurs besoins et solutions apportés par le ROP03 n’ont pas été considérés. Ainsi, des documents inaccessibles fautes de médias substituts (en format audio ou gros caractère par exemple), l’absence d’indication concernant l’accessibilité des lieux dans l’information sur les consultations publiques, l’impossibilité de réserver des interprètes en langue de signes, autant de barrières à la participation citoyenne des personnes handicapées que notre intervention n’a pas suffi à éliminer.

Fil conducteur de l’avis :

Nous n’apprendrons pas au comité qu’un développement durable ne se conçoit qu’avec une place équilibrée pour chacune de ses composantes. Cependant, l’importance accordée au développement environnemental et surtout économique nous semble disproportionnée par rapport à la place réservée au développement social. Notre avis tâchera donc de bonifier le Plan de mobilité durable pour les personnes handicapées en renforçant la place du développement social dans le document proposé par le groupe de travail sur la mobilité durable.

Pourquoi un plan de mobilité durable? (page 11)

Les constats présentés par le groupe de travail proposent une vision d'ensemble de la situation actuelle et future de la Ville de Québec. **Des faits et des tendances relatifs au développement social doivent donc être ajoutés**. Nous proposons que cela se situe à la partie 1.3 Pour répondre aux attentes de la population. Laissant la formulation au groupe de travail, nous suggérons, à titre d'exemple :

Faits, l'augmentation des coûts de l'habitation ainsi que le maintien dans la pauvreté et l'exclusion d'une partie de la population recommandent à notre communauté d'agir. Tendances, l'engagement de plusieurs arrondissements de la Ville de Québec dans les Approches territoriales intégrées (ATI) démontre cette volonté de la population, des milieux et de la Ville à faire de Québec une cité plus équitable. À titre d'exemple, lors d'une des consultations publiques, une intervenante de l'ATI Giffard Montmorency a souligné l'importance de l'urbanisme et du transport collectif comme levier de développement social pour sa communauté.

Nous croyons retrouver à plusieurs endroits en filigrane dans le mémoire, cette préoccupation de développer notre cité sans exclure. Cependant, sans faits et tendances pour l'appuyer, le développement social semble parfois une retombée positive, un boni au développement économique et environnemental au lieu d'être un des piliers du Plan de mobilité durable.

Définitions, (page 23)

L'accessibilité par la proximité nous apparaît un fondement intéressant pour le Plan de mobilité durable. Cependant, le plan final doit clarifier les dimensions de l'accessibilité par la proximité. Le déplacement et le lieu générant le déplacement doivent être considérés aussi bien en fonction de la configuration géographique (par exemple en haut d'une pente ou de 10 marches), que de la capacité des personnes à se déplacer et de leurs moyens financiers. Bien que la définition de la mobilité durable présente la diversité des citoyennes et citoyens, une précision est nécessaire.

De plus, une cité «accessible par la proximité» contient aussi des lieux d'échange et de socialisation en dehors des lieux de consommation et d'emploi. Le groupe de travail sur la mobilité durable doit intégrer ce besoin dans la définition de ce qui se doit d'être accessible à proximité. La destruction du mail Saint-Roch est un exemple pour nous flagrant à cet égard, et devrait inciter la Ville à développer davantage avec cette préoccupation.

La mobilité durable vers laquelle nous propose d'aller le présent document permettra, si elle est pleinement considérée, de construire une cité pour toutes et tous. Nous apprécions la précision apportée afin de ne pas exclure les personnes que nous représentons de la démarche car celle-ci est loin d'être inutile. Cependant, la mobilité durable doit également comprendre l'accessibilité économique pour être inclusive.

L'intégration de l'urbanisation et des transports est nécessaire pour une mobilité réellement durable. Nous appuyons donc la proposition en soulignant que si le développement immobilier relève davantage du secteur privé, une ville a le pouvoir et le devoir de le réglementer.

Finalité, prémisses et orientations, page 27

Encore une fois, la proposition de plan aborde peu l'aspect social du développement durable. Les prémisses font une place significative aux autres développements, le développement social devant se contenter pour sa part d'une maigre référence à une «région soucieuse de l'équité sociale». Nous suggérons donc au groupe de travail d'ajouter une orientation plaçant le développement social au cœur des orientations guidant le plan. À titre d'exemple, la vision stratégique de développement de la Communauté Métropolitaine de Québec inclue un chapitre intitulé «Une communauté plus solidaire», texte qui pourrait aider à la rédaction de cette orientation.

Laissant la formulation au groupe de travail, nous suggérons que le détail de cette orientation indique tout au moins

1. de tenir compte dans le déploiement du plan de la capacité économique de la population à supporter les effets du développement de la Ville de Québec. Si la capacité de payer des taxes est importante, celle de payer pour ses besoins essentiels, comme le logement et l'alimentation, est-elle vitale;

2. de solliciter et de soutenir la participation des citoyens et citoyennes à la vie de leur cité en tenant compte notamment de la capacité de compréhension de la population[1];

3. l'accessibilité universelle dans la construction et l'entretien de l'espace bâti, des voiries et des réseaux de transports. Cela nous apparaît cohérent avec les définitions de mobilité durable et d'accessibilité par la proximité, tout comme avec les engagements déjà pris par la Ville de Québec dans plusieurs de ses

    - initiatives (comme le Guide d'accessibilité universelle de la Ville de Québec);
    - politiques (comme la Politique d'habitation, celle de déneigement, …);
    - engagements (comme ceux de Ville amie des aînés).

Les cibles visées, (page 33)

Le ROP03 appuie cette partie du plan entièrement. Nous soulignons que la qualité de l'air est aussi un enjeu pour plusieurs des personnes que nous représentons, comme les personnes ayant des maladies pulmonaires obstructives chroniques ou la fibrose kystique. Son amélioration est pour elles une condition nécessaire à une autonomie réelle.

Les stratégies et les moyens, (page 45)

En cohérence avec les efforts réalisés par la Ville de Québec depuis de nombreuses années, «Raffermir le caractère novateur de l'aménagement urbain» ne peut se faire qu'en intégrant le Guide d'accessibilité universelle dans les règles d'urbanisme de la Ville de Québec. Ce Guide, réalisé en collaboration par les services de la Ville de Québec, le Centre de

[1] La littératie, ou niveau de compréhension de l'écrit, est à considérer. Désireuse de devenir une ville de savoir, Québec ne peut ignorer la réalité à ce chapitre et doit envisager d'autres modes pour consulter la population (données disponibles sur le site du Conseil canadien sur l'apprentissage).

réadaptation en déficience physique de Québec et les groupes communautaires de personnes handicapées présente une vision novatrice que la Ville de Québec doit concrétiser. Il se fonde sur l'amélioration du confort du plus grand nombre par une prise en compte accrue des besoins des personnes handicapées.

Inscrire dans les textes réglementaires de la Ville une prise en compte des besoins des personnes handicapées au-delà de ce que préconise le minimum légal serait une avancée tant sociale qu'économique et environnementale.

- Sociale, en permettant une participation sociale accrue et une meilleure mixité sociale de l'ensemble de la population.
- Économique, en permettant à toute la population de se loger, de consommer et de travailler.
- Environnementale, en permettant que tout à chacun puisse se déplacer de manière active.

En cohérence avec la vision présentée par le plan, la Ville se fera, nous l'espérons, promoteur de ce guide auprès des partenaires associés à la démarche. Elle pourra pour se faire compter sur l'appui du milieu communautaire des personnes handicapées et de plusieurs des villes avec lesquelles Québec entretient des liens privilégiés. Nous pouvons ainsi citer le Access Design Guidelines de Calgary supporté par le Advisory Committee on Accessibility ainsi que le Guide pratique pour les personnes en situation de handicap réalisé par le Conseil Ville et Handicaps" de la Ville de Bordeaux.

Accessibilité universelle de la chaine de déplacement, pages 57-58 et 79-80

Afin de poursuivre les travaux menés par le RTC conjointement avec la Ville de Québec sur l'accessibilité des transports aux personnes à mobilité réduite, l'accessibilité universelle de la chaîne de déplacement, nouvelles technologies y compris, permettra de rendre le système de transport collectif attrayant et performant pour l'ensemble de la population. Nous apprécions particulièrement la mention du «confort pour tous » et toutes page 58, concept sur lequel s'appuie le Guide d'accessibilité universelle de la Ville de Québec. Cette mention rappelle que l'exercice des droits des personnes ayant des handicapées profite également au reste de la population dans l'utilisation d'un bien ou service.

Le détail de ce que recouvre l'accessibilité universelle pages 79-80 doit être conservé car il précise la vision d'ensemble que la Ville et ses partenaires doivent avoir. Afin d'assurer une cohérence avec les visions de ces deux organisations, la phrase «Les personnes handicapées peuvent, lorsque leur condition ne constitue pas un empêchement, utiliser le transport collectif régulier» page 79 doit cependant être modifiée. Si les personnes ne peuvent utiliser le transport collectif, c'est à cause de la non-prise en compte de leurs besoins par les normes actuelles.
La phrase actuelle semble indiquer que le problème serait lié à la personne alors que c'est l'interaction entre les besoins de la personne et un environnement inaccessible qui crée le problème. Les services de transport adapté pallient donc à l'inadéquation du système de transport collectif régulier face aux besoins des personnes handicapées.

À ce titre, le transport adapté constitue effectivement un service essentiel et complémentaire à l'amélioration de l'accessibilité universelle du réseau de transport collectif régulier. Même si

l'amélioration du service de transport adapté demeure incontournable, il importe de signaler que celle-ci n'est pas en concurrence avec celle de l'accessibilité du réseau de transport collectif. La formulation de la recommandation 23 concernant la mise en accessibilité du réseau de transport collectif, placée en annexe page 124, nous convient davantage que celle que l'on retrouve page 80 car elle rappelle l'urgence d'agir en ajoutant «le plus vite possible». En termes d'accessibilité de la chaîne de déplacement du transport collectif régulier, il est effectivement grand temps d'agir, notamment pour les personnes utilisant un appareil roulant d'aide à la mobilité. Les annonces récentes du RTC sur la mise en accessibilité du réseau Métrobus pour les personnes utilisant un appareil roulant d'aide à la mobilité d'ici 3 à 5 ans étaient depuis longtemps attendues et nous souhaitons que cette accessibilité s'étende au plus vite à l'ensemble du réseau. Cependant, elle doit s'accompagner d'une meilleure réponse aux besoins de l'ensemble des personnes handicapées, quelle que soit leur limitation.

Afin de compléter l'énoncé, le rôle du réseau de la santé et des services sociaux serait à ajouter à la page 80. Les intervenants de ce réseau jouent et doivent continuer de jouer leur rôle de formation à l'utilisation au transport en commun pour les personnes handicapées. Suivant le type de limitation et la conjoncture budgétaire du réseau de la santé et des services sociaux, ce rôle doit même être renforcé afin d'augmenter l'autonomie des personnes handicapées plutôt que de les inscrire au transport adapté faute de ressources pour permettre un apprentissage à l'utilisation du transport collectif régulier.

Liens avec les MRC limitrophes : (page 83)

Les MRC ayant déjà développé des services de transport collectif réguliers et adaptés, l'harmonisation entre les services de transport de la Ville et des territoires proches doit se faire avec le souci de l'accessibilité universelle. La vision stratégique de développement de la Communauté Métropolitaine dans laquelle s'inscrivent la plupart des territoires limitrophes sera un atout pour cette harmonisation inclusive.

L'industrie du taxi : (page 83)

Compte tenu de la volonté d'inclure l'industrie du taxi dans le Plan de mobilité durable et considérant que cette industrie a exprimé lors des consultations son désir de faire partie des solutions de transport collectif, nous suggérons d'ajouter à cette partie notre préoccupation majeure en matière de taxi : des taxis privés accessibles pour les personnes se déplaçant en fauteuil roulant dans un délai raisonnable. Sauf lors d'une courte période dans le passé, le Service de transport adapté utilise l'ensemble des véhicules disponibles pour assurer le service de sa clientèle. Conséquemment, un taxi accessible doit donc être réservé au moins 24 heures à l'avance et si possible en dehors des heures de pointe. Cette situation déplorable annihile de surcroit les bénéfices escomptés de l'entrée en vigueur d'une modification législative à la Loi sur les services de transport en taxi [2] surtout dans un contexte où peu de nouveaux permis risquent d'être délivrés au cours des prochaines années.

[2] Pour l'application des premier et deuxième alinéas, un permis ne peut être délivré après le 10 juin 2009 que si le taxi qui y est attaché est accessible aux personnes handicapées, sauf si la Commission est d'avis que le nombre de taxis accessibles aux personnes handicapées est suffisant pour répondre aux besoins de ces personnes. Art 10, Conditions de délivrance. L.R.Q., chapitre S-6.01 Loi concernant les services de transport par taxi

Une industrie du taxi durable doit offrir un service accessible dans un délai décent au lieu de faire moins bien que les services de transport adapté. Les possibilités de renforcer les services de type taxibus et d'en assurer l'accessibilité aux personnes en fauteuil roulant doivent se faire en visant une offre de service privée suffisante.

À une aide envisageable pour des véhicules écologiques, nous suggérons d'ajouter une aide pour des véhicules socio-logiques et donc accessibles en fauteuil roulant. L'appui de la Ville de Québec et celles de ses partenaires, dont le ministère des Transports[3], sera nécessaire.

Utiliser l'automobile autrement, (page 85)

La volonté exprimée de partager la route s'enrichirait en considérant les trottoirs comme des voies de circulation à partager. Nous sommes certains que les autorités de la Ville ne désirent pas voir des piétons circuler sur la route ou entrer en collision avec des cyclistes faute de place sur les trottoirs.

En révisant les normes de conception des rues, il faudra prendre en compte les besoins de l'ensemble de la population. Certains aménagements récents sont questionnables, comme les trottoirs dit semi-franchissables et sans descente de trottoirs comme ceux de la rue Saint-Joseph qui bloquent les personnes en fauteuil roulant électrique, les marches apparues devant les commerces lors de la réfection de cette même rue ou les traversées piétonnières pavées qui ne contrastent pas assez avec la route, invitent la Ville de Québec à collaborer avec les personnes handicapées avant de modifier l'environnement de manière significative. Ainsi, la mise en place de rues partagées ne nous semble pouvoir se faire sans cette considération.

Nous tenons aussi à insister demander pour que les autorités municipales conservent les places de stationnement nécessitant une vignette de stationnement réservées aux personnes handicapées. Le calcul « une place réservée pour XX places de stationnement » ne doit pas s'appliquer si des places de stationnement régulières sont retirées. Les personnes ayant une vignette de stationnement réservée aux personnes handicapées ont trop souvent de la difficulté à accéder à ces espaces, faute de civisme de certains conducteurs certes mais aussi faute de places en nombre suffisant. Le nombre de ces places en fait devrait être augmenté, surtout dans un contexte de vieillissement de la population.

Penser les modes de transports actifs autrement, (page 93)

Le ROP03 a participé aux consultations sur le réseau Vert, Bleu, Blanc (VBB) de la Ville de Québec. Nous avons exprimé le besoin de considérer l'ensemble du réseau VBB comme susceptible d'être fréquenté par des personnes handicapées. Nous réitérons notre demande en matière de transports actifs, le plan nous donnant l'impression qu'une personne handicapée n'est pas toujours vue comme « Piéton actif ». Une personne en quadriporteur fait aussi un déplacement actif en roulant pour se déplacer en utilisant son aide à la mobilité. En adaptant les espaces piétons aux personnes handicapées, la Ville s'assurera de leur confort d'usage aux « personnes à mobilité quelque peu réduite » page 94.

[3] Le MTQ soutient actuellement la mise en accessibilité des taxis.

Pour la sécurité, nous citerons notre mémoire sur le réseau VBB « les questions entourant la coexistence de personnes circulant à des vitesses différentes dans le réseau VBB doivent être traitées dès les premiers temps de la mise en place du réseau». Cela peut occasionner des conflits d'usage et décourager certaines personnes à mobilité réduite de fréquenter le réseau VBB[4]. La mise en place de solutions architecturales ne permettra pas l'économie d'une démarche de consultation sur un code de circulation et d'usage pour le réseau VBB[5] et la mise en place de ce code avec les mesures d'information et de contrôle appropriées.

Nous adhérons également à l'approche et pistes de solutions proposées par le Comité Femme et Ville de la Ville de Québec[6]. Si Québec est sécuritaire par rapport à de nombreuses autres villes, plusieurs interventions permettraient de conserver voire d'améliorer cette situation. Plusieurs recommandations en lien avec l'accessibilité universelle permettraient d'ailleurs de répondre aux besoins de sécurité exprimés dans le document (qualité de l'éclairage, bon état des voies de circulation, système d'appels à l'aide, ...).

Les partenaires: mobilisation, engagement et partage des responsabilités

Ainsi, tout comme la Ville de Québec et celle de Lévis, chacun des ministères identifiés doit d'adopter un plan annuel à l'égard de l'intégration des personnes handicapées et agir dans le cadre de la Politique gouvernementale, À part entière : pour un véritable exercice du droit à l'égalité[7].
Les sociétés de transports en commun ont quant à elles l'obligation d'adopter un plan de développement de l'accessibilité de leur réseau sur leurs territoires respectifs. À l'instar de la Communauté Métropolitaine de Québec, plusieurs des autres partenaires identifiés dans le Plan de mobilité durable ont aussi pris des engagements afin d'assurer une participation pleine et entière des personnes handicapées à la communauté. Autant d'éléments qui faciliteront nous l'espérons l'atteinte des objectifs d'inclusion des personnes handicapées à Québec.

Concernant la place de partenaire attribuée aux citoyens, nous avons précisé plus haut dans cet avis, page 4, que la participation effective des citoyennes et citoyens à la vie de la cité devait faire partie des orientations. Un Plan de mobilité durable prometteur ne saurait se passer de la population pour être réfléchi autant que mis en œuvre et évalué. Au-delà du plan de mobilité durable et de ses objectifs aussi généreux soient-ils, ce sont, au quotidien, les principaux intéressés qui permettront à la Ville de Québec de s'assurer de la pertinence de son action.

---

[4] Voir pages 15 et 16 du Guide mondial des villes-amies des aînés qui proposent des solutions mises en œuvre pour ce point.
[5] on pourrait adapter le principe de prudence de l'article 7.3 de la Convention de Vienne (1968) sur la circulation routière à la circulation dans le réseau « Les conducteurs doivent faire preuve d'une prudence accrue à l'égard des catégories d'usagers les plus vulnérables tels que les piétons et les cyclistes, et notamment les enfants, les personnes âgées et les handicapés. »
[6] Voir le document (PDF) « la marche exploratoire : une façon simple d'améliorer la sécurité dans votre milieu ».
[7] Politique téléchargeable en ligne tout comme le plan global de mise en œuvre de la politique À part entière (format Word) qui présente les engagements des ministères et organismes dans le cadre de cette politique.

Les groupes communautaires devraient eux se retrouver comme partenaires avec lesquels la Ville va déployer son Plan de mobilité durable. Le soutien à la participation de la population ainsi que la diffusion de l'information et l'évaluation des actions posées n'en seraient que meilleures. Les groupes communautaires sont des moyens dont la population s'est dotée pour contrer certaines problématiques et agir sur son milieu. Ils possèdent à ce titre une capacité à rejoindre certaines parties de la population plus éloignées de la vie de la cité, à expliciter les enjeux et à permettre aux communautés de se mobiliser. La Ville gagnerait à les identifier comme partenaires du plan de mobilité durable.

Le réseau de la santé et des services sociaux serait aussi à considérer comme un partenaire et ce à plusieurs titres dont notamment le son rôle de support à l'apprentissage aux déplacements pour les personnes handicapées (voir page 6), la participation active à la promotion des saines habitudes de vie au rang desquelles se trouve les déplacements actifs, ainsi que l'implication dans le développement de communautés solidaires.
Ne pouvant présupposer de la position de son réseau, nous ne pouvons qu'inciter le groupe de travail à identifier ce réseau comme partenaire de la Ville et à contacter l'Agence de santé et de services sociaux pour clarifier les formes que pourraient prendre ce partenariat.

Conclusion :

Le Plan de mobilité durable nous apparaît porteur d'améliorations pour les personnes handicapées tant que pour le reste de la population si tant est que le développement social trouve une place plus affirmée en son sein. Nous espérons que cet avis incitera la Ville à en tenir compte dans la rédaction du Plan de mobilité durable final notamment au niveau des orientations du plan.
Une réglementation avant-gardiste en matière d'accessibilité de l'espace urbain et du cadre bâti, une accélération du processus de mise en accessibilité de la chaine de déplacement, une vision du piéton incluant le piéton handicapé, une amélioration de la sécurité qui profite à toutes et tous, des partenariats à élargir, autant de manières de renforcer le volet social du plan qui nous l'espérons trouverons écho auprès du groupe de travail.
Le plan de mobilité durable pourrait ainsi permettre que Québec devienne ce « modèle dans le monde » en matière d'accessibilité annoncé par Monsieur le Maire de Québec (Voir Annexe). Notre collaboration pour se faire vous est acquise.

http://www.lactuel.com/Societe/Vie-communautaire/2008-09-05/article-1184685/Une-societe-pour-tous/1

Annexe

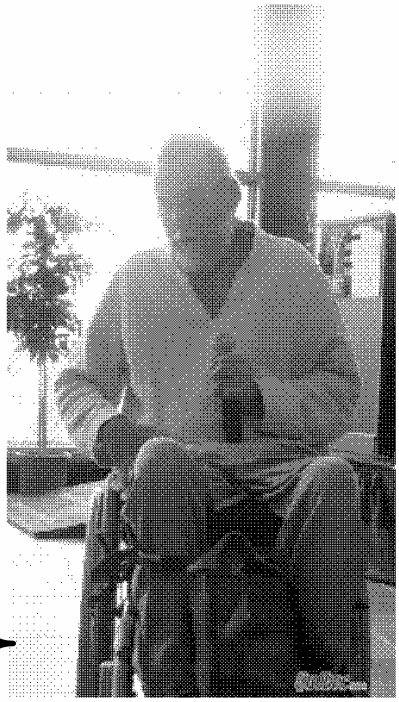
Une société pour tous

Publié le 5 Septembre 2008

Les organisateurs du Congrès Rehabilitation International font le point sur la réalité des personnes handicapées

Afin de bien conclure le 21e Congrès mondial Rehabilitation International de Québec portant sur les droits et la participation sociale des personnes handicapées qui se terminait le 28 août. Les organisateurs faisaient, jeudi dernier, à l'Institut de réadaptation en déficience physique de Québec(IRDPQ), le point sur l'état actuel d'une société pour tous.

Sujets : **Congrès mondial Rehabilitation International** , **ONU** , **Canada** , **Québec**



Une société pour tous

Les organisateurs tenaient à rappeler, qu'en mars 2007, la Convention de l'organisation des Nations-Unies sur les droits relatifs aux personnes handicapées était signée par le Canada et 126 autres pays. Depuis mai 2008, 32 pays l'ont ratifié, la rendant contraignante et fournissant des dispositions et principes pour l'élaboration de politiques, mesures légales et projets visant à éliminer les obstacles à la participation sociale des personnes handicapées. Le Canada ne l'a toujours pas ratifié. À Québec, 66 000 citoyens ayant des incapacités physiques, intellectuelles ou un problème de santé mentale peuvent bénéficier de l'adoption par la Ville de Québec d'un plan d'action pour l'intégration des personnes handicapées. Le maire, Régis Labeaume, renchérissait, lors du point de presse, qu'il entendait que «non seulement la Ville de Québec se conforme aux normes et règlements en ce qui a trait à l'accessibilité pour les personnes handicapées, mais qu'elle aille encore plus loin de façon à devenir un modèle dans le monde».

La Ville de Québec accueillait, lors du 21e Congrès mondial Rehabilitation International qui se déroulait du 25 au 28 août derniers, plus de 900 personnes de 52 pays afin d'échanger sur les droits et la participation sociale des personnes handicapées. «Il y a beaucoup d'améliorations encore à apporter. Je pense entre autres à l'accessibilité. Mais nous sommes sur la bonne voie... », a exprimé Patrick Fougeyrollas, un des organisateurs du Congrès.

Venus Illgan, de Rehabilitation International(RI), souhaite, quant à elle, que l'engagement de l'ONU, qui pourra bénéficier à 650 millions de personnes, facilitera l'accessibilité à une éducation, un travail, et une vie sociale de qualité pour les personnes handicapées. Mme Illgan rappelait que celles qui demeurent dans des pays en voie de développement comptent parmi les plus discriminées et les plus pauvres des plus pauvres du monde.

Rehabilitation International (RI) regroupe 1000 ONG dans plus de

100 pays. Depuis 85 ans, sa mission est de promouvoir les changements sociaux visant les droits, l'inclusion, la participation et la réadaptation des personnes handicapées.



Avis
du Regroupement des personnes handicapées visuelles (Régions 03-12) sur le Plan de mobilité durable de la Ville de Québec

Le 30 septembre 2010

503, rue du Prince-Édouard, bureau 100, Québec (Québec) G1K 2M8
Tél. : 418-649-0333 Téléc. : 418-649-1512

Le Regroupement des personnes handicapées visuelles (régions 03-12) est un organisme sans but lucratif, dont l'une des missions est de faire la promotion des intérêts et de défendre les droits des personnes handicapées visuelles.

Dans le contexte de la consultation sur le Plan de mobilité durable de la Ville de Québec qui a lieu cet automne, le RPHV (03-12) souhaite attirer l'attention sur certains points en particulier en ajoutant des considérations liées au développement social au travers de l'amélioration de la portée du plan pour les personnes ayant une déficience visuelle.

D'entrée de jeu, nous déplorons le fait que l'organisation des consultations sur le Plan de mobilité durable n'était pas faite de façon à permettre la participation des personnes handicapées visuelles. En effet, la documentation n'était pas accessible en médias substituts. Lorsque nous en avons fait la demande au service de communication de la Ville de Québec, nous n'avons obtenu que le rapport final sur le Plan de mobilité durable de la pré-consultation qui a eu lieu en 2009 dans un format électronique qui n'était pas accessible. Nous avons donc produit cet avis principalement sur la base d'informations livrées lors des travaux entourant la rédaction du mémoire déposé par le Regroupement des organismes de personnes handicapées de la région 03 (ROP 03). Nous croyons fermement qu'en offrant les outils pour une réelle participation à de telles consultations, cela permettrait de prendre la véritable mesure des besoins de la population en matière de mobilité durable.

Accès à l'information

Le paragraphe ci-dessus permet de faire un lien direct sur la nécessité d'une diffusion d'une information claire, pertinente et surtout accessible. Que ce soit une information qui réfère à la signalisation, la tenue sur la voie publique d'événements qui dérange l'ordre habituel tels que des festivals, des travaux publics etc. De plus, il peut s'agir d'une information sur l'emplacement des intersections qui sont munies de signaux sonores, ou sur les horaires des sociétés de transport. Nous sommes convaincus que l'accès à l'information est un incitatif à se déplacer pour les personnes qui présentent une limitation visuelle.

Signaux sonores

Le RPHV (03-12) attire l'attention du groupe de travail sur l'implantation des feux de circulation et son effet sur la population. Une ville considérant ses piétons doit assurer la sécurité pour la traversée des rues et pour plusieurs d'entre elles, cela signifie d'être munie d'un feu de circulation au détriment parfois de la circulation routière. Ces feux doivent être munis de signaux sonores aux intersections plus complexes, éliminant du coup la possibilité du virage à droite sur feu rouge. La Ville de Québec travaille depuis plus de 20 ans à développer et à implanter ces feux et cela doit continuer à se faire en assumant le fait qu'en facilitant la circulation des piétons la Ville diminue celle des automobiles. Les signaux sonores sont un élément indispensable de la chaîne de déplacements, permettant à l'individu de se rendre du point A au point B en sécurité. Ils sont un des éléments cruciaux nous permettant de circuler de manière active.

Un des concepts du plan est de favoriser la mobilité par la proximité. Rapprocher les services des gens est un concept intéressant. Mais que signifie proche pour une personne ne pouvant pas traverser la rue lui permettant de se rendre à un commerce en particulier parce que cette rue n'est pas munie d'un signal sonore? Cela signifie parfois de prendre le transport adapté et de consacrer une heure pour aller acheter une pinte de lait. De plus, cette même personne ne prendra pas le transport collectif si à l'arrivée elle n'est pas certaine de pouvoir se rendre à destination. Comme par exemple, une fois descendue de l'autobus elle ne peut traverser pour se rendre à l'endroit voulu, car cette intersection n'est pas munie d'un signal sonore ou que celui-ci ne fonctionne pas. Une telle situation amènera cette personne à être davantage utilisatrice du transport collectif adapté, plutôt que le transport régulier. Cela engendre par le fait même des coûts plus élevés tant au niveau du coût économique qu'environnemental, la pollution, et social soit l'effet sur la capacité de la personne à se déplacer au moment de son choix, le transport collectif adapté n'ayant pas la flexibilité du réseau de transport collectif régulier.

Lorsque l'on aborde les stratégies et les moyens pour favoriser la mobilité durable, il est question de développer un système de transport collectif régulier attrayant et performant. Cependant, pour que ce type de transport soit utilisé par une personne ayant un handicap visuel, il faut préalablement que celle-ci ait eu accès au point de vente lui permettant de s'approprier les titres de transport, ainsi que, tel que préconiser par le mémoire de la Ville de Québec, aux autres étapes de la chaîne de déplacements lui permettant d'y accéder.

Partenaires de la Ville de Québec :

D'autre part, une personne aveugle ou malvoyante doit avoir une formation pour se déplacer à l'extérieur et connaître le chemin pour se rendre à divers endroits. Cette formation ne peut se faire sans le soutien de professionnels du réseau de la santé et des services sociaux, les spécialistes en orientation et mobilité de l'IRDPQ. Les professionnels de l'IRDPQ sont également des partenaires de la Ville de Québec pour l'amélioration de l'accessibilité de la Ville, que l'on pense à la Table d'accessibilité universelle et au Guide d'accessibilité universelle. À ce titre, nous proposons que les centres de réadaptation apparaissent comme partenaires de la démarche de mobilité durable.

Entraves à la chaîne de déplacements

Afin de favoriser la mobilité sur son territoire, il importe que les autorités municipales coordonnent leurs actions afin de ne pas causer d'entraves à la chaîne de déplacements. Prenons l'exemple des chantiers de travaux publics. Lors de la tenue de tels travaux, il importe

1. de s'assurer que les personnes avec limitations visuelles soient informées sur la tenue de travaux à cet endroit, et ce autant par le biais de divers médias d'information que sur les lieux du chantier ;

2. de s'assurer qu'un cheminement alternatif s'offre aux personnes handicapées visuelles susceptibles de passer à cet endroit et leur permettre de poursuivre leur route sans perdre leurs repères et leur orientation.

Conclusion :

De façon générale, le Plan de mobilité durable de la Ville de Québec propose des pistes de solutions intéressantes pour les personnes que nous représentons. Cependant, il ne fait pas suffisamment de place au développement social par rapport aux autres enjeux liés à la mobilité durable. Or, en favorisant l'accès à l'information, l'implantation de signaux sonores aux endroits nécessaires, et la diminution des entraves à la chaîne de déplacements, cela aura des impacts sur plusieurs autres aspects de la vie de ces personnes:

- augmentation de la consommation ;
- augmentation de l'accès à l'emploi ;
- augmentation de la participation citoyenne ;
- augmentation de la participation aux loisirs et à la culture.

ROCHE

Mémoire
Plan de mobilité durable de la Ville de Québec: « Pour vivre et se déplacer autrement »



Mémoire

Plan de mobilité durable de la Ville de Québec

« Pour vivre et se déplacer autrement »

Présenté à

Ville de Québec

ROCHE
INGÉNIEURS-CONSEILS

Septembre 2010

Table des matières

Sommaire exécutif 1

1. Introduction 2

2. Description de Roche et de son implication dans la Ville de Québec 2

3. Le plan de mobilité durable de la Ville de Québec : Une vision d'avenir structurante 4

4. Le plan de mobilité durable de la Ville de Québec : Recommandations 5

5. Conclusion 6

Sommaire exécutif

Roche ltée, Groupe-conseil, est une firme d'ingénierie-construction qui compte 1 500 employés répartis dans une quarantaine de bureaux à travers la province et au-delà. Notre société est active au Québec, au Canada et à l'international.

Bien contemporaine dans ses préoccupations, ROCHE planifie désormais ses projets et ses interventions en tenant compte des impératifs de développement durable. Cette orientation nous a conduit, en octobre 2007, à la création d'un secteur «Développement durable» et au dépôt, en janvier 2009, d'une stratégie de développement durable intitulée Concevoir un monde durable : une Roche à la fois. Cette stratégie prévoyait notamment le développement et la mise en application d'un plan d'action en mobilité durable pour nos employés travaillant dans les quatre principaux bureaux du Québec, soit : Montréal, Québec, Sherbrooke et Saguenay.

Le défi de la mobilité durable en est un qui nous interpelle tous et la présentation par la Ville de Québec de son plan de mobilité durable, avec un volet "consultation publique", vient à point pour nous permettre un geste de participation.

Les multiples rôles de la ville lui confèrent un pouvoir d'agir tant à l'intérieur qu'à l'extérieur de ses structures. Par la voie d'une urbanisation intelligente et planifiée, par la diffusion d'une information d'appoint, d'un appui à la recherche, d'une législation appropriée et d'un accueil aux méthodes et procédés innovants en matière de mobilité durable et de développement social et économique, la Ville de Québec emprunte la voie de l'avenir et se dote d'un outil de planification en lien avec les défis de l'urbanisation de demain.

C'est donc dans un souci de contribuer un tant soit peu à l'édification du plan de mobilité durable que nous osons suggérer des commentaires et recommandations formulées dans un esprit constructif et tourné vers l'avenir.

1. Introduction

Roche ltée, Groupe-conseil et les membres de son groupe, ci-après collectivement appelé **ROCHE**, tiennent à souligner en premier lieu leur appui au groupe de travail sur la mobilité durable et au plan de mobilité durable intitulé « Pour vivre et se déplacer autrement ».

C'est à titre de citoyen corporatif responsable et soucieux de faire évoluer la société que ROCHE désire commenter et enrichir le débat sur le Plan de mobilité durable qui sera discuté lors des audiences publiques qui se dérouleront les 21, 22 et 25 septembre 2010. Avant de présenter cette opinion, ROCHE a consulté le Plan de mobilité durable de la Ville de Québec intitulé : « Pour vivre et se déplacer autrement », visité plusieurs sites internet portant sur des stratégies semblables, compulsé d'autres mémoires portant sur le sujet, et s'est interrogée sur les outils favorisant l'implantation d'une telle stratégie.

Ce bref mémoire se concentre principalement sur des commentaires en regard des grandes orientations du plan de mobilité de la Ville de Québec et propose des éléments de réflexions qui pourraient contribuer au contenu et à sa mise en opération.

Ce mémoire contient quatre parties : le profil de notre société, les raisons justifiant que notre entreprise s'implique dans une démarche de mobilité durable, les éléments de Plan de mobilité durable qui nous apparaissent porteurs pour les entreprises intéressées au premier chef à ce bouleversement sociétal et, finalement, nos commentaires et recommandations faites dans le but de supporter la Ville de Québec dans l'atteinte de ses objectifs en mobilité durable et développement urbain.

2. Description de Roche et de son implication dans la Ville de Québec

Forte du savoir-faire et du professionnalisme de ses 1 500 employés, Roche ltée, Groupe-conseil (Roche) est une importante compagnie d'ingénierie-construction fondée à La Malbaie, Québec en 1963. Son champ d'action dépasse les frontières du Québec pour s'étendre au Canada et dans plus de 50 pays. Roche possède des filiales et des divisions aux expertises variées. **Son siège social est situé dans la ville de Québec.**

LE DÉVELOPPEMENT DURABLE, AU CŒUR DE NOS ACTIONS

Le développement durable fait dorénavant partie intégrante de nos processus d'affaires et méthodes de travail. Chez Roche, nous intégrons les principes de développement durable à nos projets d'ingénierie-construction en considérant les enjeux sociaux, économiques et environnementaux. Pour Roche, le développement durable, c'est harmoniser l'épanouissement des collectivités avec la protection de l'environnement tout en assurant la croissance économique. La mobilité durable est un

des moyens permettant d'atteindre les objectifs visés, car le transport est une source importante de production de gaz à effets de serre (GES) et joue un rôle social et économique important dans le tissu urbain.

NOTRE ENGAGEMENT

Depuis sa création en 1963, ROCHE, ses fondateurs et ses cadres ont toujours eu comme leitmotiv de participer activement à l'essor de la Société dans laquelle ils évoluent. Une firme telle que ROCHE génère des activités économiques et stimule le contexte des affaires dans la région où elle opère. Certes, la gestion de la firme et son positionnement stratégique sont des enjeux importants pour les dirigeants, mais ceux-ci tiennent aussi à contribuer à créer de l'emploi à de nombreuses personnes et conséquemment à créer un milieu de vie agréable.

Les employés de ROCHE considèrent qu'ils sont des privilégiés de la société, ayant eu l'opportunité d'étudier, d'obtenir des diplômes et d'évoluer professionnellement dans une firme comme ROCHE. Dans le même ordre d'idée, en tant que citoyen corporatif, ROCHE considère qu'une façon de redonner à la société est de s'investir en tant qu'entreprise, dans une démarche de responsabilité sociétale. Ce sont ces valeurs qui nous dirigent et nous incitent à proposer ce bref mémoire dans le contexte des audiences publiques sur le Plan de mobilité durable de la Ville de Québec.

La mobilité durable

L'ouverture grandissante des échanges commerciaux et du marché du savoir, l'évolution démographique et les changements sociopolitiques font de la croissance de la mobilité une caractéristique marquante de notre époque. Au fur et à mesure que l'économie et que la population croissent, la demande en transport s'intensifie à son tour. La Ville de Québec n'échappe pas à cette réalité.

En parallèle à cette augmentation de la demande en transport, les exigences de performance, d'intégration, d'accès, de limitation des nuisances et des impacts des systèmes de transport augmentent elles aussi. Mentionnons notamment l'influence des accords internationaux, tel que le Western Climate Initiative ou l'évidence de l'évolution des indicateurs et des mesures des impacts qu'ont ces systèmes de transport sur la société, l'économie et l'environnement.

La mobilité est la capacité des personnes et des biens à se déplacer ou à être transportés d'un endroit à un autre. Le caractère durable de la mobilité (ou mobilité durable), au sens supportable sur le long terme par la planète et la société humaine, dépend de notre capacité à faire face aux enjeux du transport routier, en collaboration avec l'ensemble des acteurs du domaine. Pour être durable, la mobilité doit tendre à réduire son impact environnemental, à devenir accessible en toute sécurité au plus grand nombre et être compatible avec les objectifs et contraintes économiques de tous ses acteurs, les pouvoirs publics et les entreprises notamment.

Le plan de mobilité durable en entreprise de ROCHE

Précisons en premier lieu que ROCHE s'est investie au cours de la dernière année pour développer son propre plan de mobilité durable. Ce plan d'action est basé sur les pratiques recensées lors des analyses des sites et a bénéficié de l'analyse des besoins des employés de Roche à la suite d'un sondage sur les habitudes de transport pour quatre bureaux : Québec, Montréal, Saguenay et Sherbrooke.

Même si les actions ont été établies pour les quatre bureaux, elles sont facilement transposables à d'autres bureaux de Roche, tant qu'il existe des services offerts dans les différentes villes (tels que le transport en commun, vélo en libre-service, auto partage…).

Notre plan de mobilité durable en entreprise est donc constitué de l'étude, la mise en œuvre et du suivi de mesures destinées à promouvoir une gestion durable des déplacements liés aux activités de l'entreprise. Pour cela, nous avons réalisé un plan articulé autour de diverses étapes, soit la réalisation d'un état de lieux de l'analyse des déplacements et de l'accessibilité actuelle aux bureaux de ROCHE, la mise en place et élaboration d'un plan d'action, et finalement, le suivi et évaluation du plan de mobilité.

Les actions choisies ont permis de consolider le plan d'action final de ROCHE. Ce plan composé de 25 actions a donc permis d'identifier des enjeux et leviers des sites étudiés et permet de suggérer une modification des pratiques autour des déplacements, qu'ils soient liés au travail ou pour les voyages entre le domicile et le travail des employés. Cette démarche incite les employés à changer des comportements nuisibles au développement durable, encourage l'utilisation des transports alternatifs à la voiture solo. ROCHE est fière d'avoir initié cette démarche pour ses opérations et en tant que citoyen corporatif.

3. Le plan de mobilité durable de la Ville de Québec : Une vision d'avenir structurante

ROCHE se réjouit de constater que le plan de mobilité durable de la Ville de Québec contient des éléments essentiels à l'atteinte des objectifs.

Ainsi…

- Le plan met en place une structure à long terme articulée autour de la présence d'un tramway pour le développement de la ville. Ces lignes de conduite permettront aux promoteurs et autres acteurs du développement urbain de visualiser puis de concrétiser les axes de développement d'une ville responsable. Ces axes de développement permettront la construction d'infrastructures essentielles aux quartiers négligés. En plus des retombées économiques, l'implantation d'un tramway vitalisera tout au long de son parcours une nouvelle démographie.

- L'association transport – urbanisme constitue un axe de développement intéressant et constructif. Le plan de mobilité durable soutient la majorité des projets de la Ville de Québec, dont le nouvel amphithéâtre et les quartiers verts D'Estimauville et Pointe-aux-Lièvres. Le transport n'est pas un objectif, mais un moyen pour le développement socio-économique de la Ville de Québec. Les coûts deviennent des investissements dont les retombées se chiffrent en milliards de dollars.
- Le plan de mobilité durable favorisera l'arrivée de nouveaux ménages qui s'installeront à Québec à cause de ces installations. Cette situation est directement en lien avec les principes du développement durable puisque par la densification, et la mise en place de transport en commun, on diminue l'empreinte écologique, on améliore la qualité de vie et on favorise le développement économique à l'image des villes de demain.
- Il devient ainsi permis de rêver et d'imaginer la ville de l'avenir où l'on voudra vivre. Par ce plan de mobilité durable, la Ville de Québec se donne les bases solides et visionnaires de son développement à l'image des attentes des jeunes ménages qui veulent vivre dans une ville moderne, en respect à la fois de ses obligations et de sa qualité de vie.
- Le plan améliore substantiellement l'offre en transport en commun, ce qui est favorable pour les citoyens qui pourront se déplacer plus aisément mais aussi pour les entreprises engagées dans le développement et la mobilité durables. Plusieurs entreprises se sont dotées de leur propre plan de mobilité durable pour leurs employés et le plan de mobilité durable de la ville de Québec devrait être un incitatif en ce sens.

Pour qu'un tel projet voie le jour et qu'il se concrétise, il est essentiel que les plus hauts dirigeants en fassent une priorité ; le leadership et l'engagement du premier magistrat de la ville sont en ce sens garant de succès, car son apport contribue grandement à une bonne adhésion à ce projet mobilisateur.

4. Le plan de mobilité durable de la Ville de Québec : Recommandations

À la suite de l'analyse du plan de mobilité et à sa réflexion, ROCHE recommande que :

1) Le plan de mobilité durable de la Ville de Québec mette plus d'emphase sur le rôle des entreprises et des citoyens dans la démarche de mobilité. Des incitatifs, fiscaux ou autres, pourraient être mis de l'avant afin d'encourager les entreprises à se doter de plans de mobilité. Il est démontré que la réalisation de telles démarches est déterminante dans la promotion du transport en commun.

2) Des budgets pour la promotion du transport en commun existent déjà. Une portion de ces ressources pourrait être allouée à la mise en place de mesures concrètes dans les

entreprises. Le Réseau de Transport de la Capitale contribue déjà avec son programme Employeur, cependant on peut aller plus loin. En facilitant la mise en application de tels plans, la Ville aura un impact positif multiplicateur.

3) Un partenariat entre tous les paliers de gouvernement doit nécessairement s'établir afin d'avoir un impact concret. D'abord une infrastructure des plus stratégiques, le Ministère des Transports du Québec (MTQ) est aussi le gestionnaire du réseau routier du Québec. Son rôle est primordial et ses politiques devraient toujours s'harmoniser pour agir en collaboration avec la ville de Québec. Nous suggérons que le gouvernement et à plus forte raison le MTQ, harmonisent leurs planifications en lien avec ce plan de mobilité pour ajuster ses politiques selon le plan de développement de la ville de Québec.

4) Des contraintes financières auprès des véhicules de passage pourraient être appliquées à l'image de villes telle Londres qui a développé un système de péages à ceux qui transitent dans le centre-ville.

5) Le groupe de travail devrait être prudent avec son objectif d'améliorer la fluidité des axes de transports routiers tel qu'énoncé à la page 86 du plan de mobilité durable. En effet, si on désire augmenter la proportion de transport collectif, il peut sembler contradictoire de vouloir faciliter le transport en voiture pour des déplacements locaux.

5. Conclusion

ROCHE appuie et salue ce plan de mobilité durable et surtout, cette démarche intégrée dans un souci de développement durable où notre société, dans un équilibre fragile, élabore son avenir dans une optique respectueuse. Nous considérons ce plan comme ambitieux, mais surtout visionnaire et à l'image de la ville de demain que nous voulons construire en partenariat avec les forces vives qui forment notre ville.

La Ville de Québec lance ici un message très fort au niveau du contenu et de la portée.

Dans ce contexte, la structure et le fonctionnement des territoires urbains et ruraux sont en pleine mutation et la mise en œuvre du concept de mobilité durable s'avère être une voie prometteuse dans la recherche des solutions qui pourraient arrimer les divers enjeux et les objectifs variés des collectivités. Ce concept doit s'intégrer dans la pratique de la planification du développement du territoire et des réseaux de transport et améliorera la qualité de vie des collectivités de la Ville de Québec.

ROCHE croit au travail d'équipe et au partenariat mais aussi que l'engagement et la mobilisation des entreprises sont essentiels à la mise en place de ce plan de mobilité durable.

Nous espérons donc que l'engagement des citoyens et des entreprises sera au rendez-vous; que, dans un esprit de concertation, les citoyens, entreprises et paliers gouvernementaux prendront une part active à ce plan de mobilité durable. Plusieurs ont déjà emboîté le pas et donnent l'exemple. Dans quelques années, des conclusions et résultats nous permettront de valider ces efforts.

Quartier Saint-Roch et mobilité durable : un quartier avec et pour tous ses résidents

MÉMOIRE

Présenté à la ville de Québec

Dans le cadre des consultations publiques sur le Plan de mobilité durable

par

La Table de quartier l'EnGeNaGE de Saint-Roch

SEPTEMBRE 2010

1. 1. Présentation de la Table de quartier l’EnGrEnAgE de Saint-Roch

Active depuis 2005, la table de quartier l'EnGrEnAgE de Saint-Roch est un lieu d'action, d'échange et de concertation de groupes communautaires et de citoyens et citoyennes qui partagent le but commun d'améliorer la qualité de vie dans le quartier Saint-Roch. La table agit dans une perspective collective afin de rallier divers acteurs à ses trois principaux axes de travail soit de :

- ♣ Favoriser la mixité sociale dans le quartier
- ♣ Favoriser l'appropriation des espaces publics par les citoyens
- ♣ Permettre la concertation du milieu quant au développement social du quartier.

C'est donc à titre d'acteur collectif préoccupé par la qualité de vie des résidents du quartier Saint-Roch, en particulier des plus défavorisés sur les plans social et économique, que nous prenons part aujourd'hui à la consultation publique sur le plan de mobilité durable.

1. 2. Quelques données sur Saint-Roch

Le quartier Saint-Roch vit une profonde mutation depuis les dernières années. Plusieurs actions planifiées d'urbanisme ont mené à une revitalisation rapide du quartier, à l'installation de nouvelles catégories de résidents, à l'arrivée importante de travailleurs, etc.

Ces mutations ont déjà changé le profil du quartier. De plus en plus de gens habitent le quartier et la proportion des jeunes adultes et des enfants augmentent également. Ce sont de bonnes nouvelles, signes d'un quartier vivant et invitant. Cependant, cette vitalité ne doit pas faire oublier que selon les indices de défavorisation sociale et matérielle, le quartier est encore parmi les plus vulnérables dans la ville de Québec. Par exemple, en 2006, 40 % des personnes âgées de 15 ans et plus vivaient seules. De plus, le revenu moyen des personnes, qui se situe à 18 500$, est encore plus bas que dans l'ensemble de la ville de Québec. Cette moyenne cache cependant de grands écarts puisque le quart des résidents vivent avec moins de 10 000 $.

Le défi collectif qui nous est posé est de faire en sorte que l'ensemble de ces personnes qui choisissent Saint-Roch comme milieu de vie y trouvent la possibilité de se loger à coût raisonnable dans des logements de qualité, qu'ils puissent se déplacer de façon

sécuritaire à l'intérieur même du quartier et vers l'extérieur et qu'ils aient accès à l'ensemble des services de proximité nécessaires à leur vie quotidienne.

Aussi, les résidents du quartier ont montré à maintes reprises leur désir d'être associés aux décisions qui concernent le développement du quartier. En effet, les citoyens et les groupes communautaires ont participé nombreux aux réflexions ayant mené à l'élaboration du plan directeur de quartier qui sera diffusé cet automne et ils ont assisté en grand nombre au Forum citoyen sur la mixité sociale de mars 2010 organisé par l'EnGrEnAgE et l'Aumônerie communautaire de Québec. Parallèlement, des groupes s'organisent et s'impliquent pour améliorer la qualité de vie dans leur voisinage, notamment aux HLM Jacques-Cartier et dans l'îlot des Tanneurs. Bref, à chaque occasion, ce que les citoyens répètent c'est qu'ils aiment leur quartier et qu'ils souhaitent participer activement à son développement.

1. 3. La participation des citoyens comme condition préalable

Le document de consultation présente le rôle des citoyens dans la section qui traite des partenaires. Une recommandation précise d'ailleurs le rôle attendu de leur part qui est de « 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 » (recommandation 63). Nous croyons qu'il faut aller plus loin. Les enjeux de la mobilité durable se vivent au cœur de chaque quartier. Il est indispensable que les premiers concernés, les résidents de chaque quartier, puissent discuter et développer des projets ou des aménagements proposés pour leur quartier en cohérence avec la vision globale proposée dans le plan de mobilité durable.

En effet, la participation active des citoyens devrait être partie prenante de chacune des orientations qui visent concrètement la façon dont nous vivons dans notre quartier. Certes le processus peut être plus long, mais les résultats et l'engagement seront, nous en sommes certains plus probants.

1. 4. Saint-Roch, au-delà du centre-ville, un quartier pour tous ses résidents

Les membres de l'EnGrEnAgE prennent acte de la proposition de l'administration municipale d'accentuer la fonction de centre-ville dévolue au quartier Saint-Roch. Nous reconnaissons les efforts faits depuis plusieurs années pour revitaliser, habiter et animer ce quartier qui a été, il faut le reconnaître, parfois malmené par le passé. Nous sommes tout à fait en accord avec l'énoncé qui affirme que « des quartiers vivants et sécuritaires, à fortiori des quartiers centraux, sont des quartiers habités » (p. 53). Le quartier Saint-Roch est un quartier habité, vivant et relativement sécuritaire. Cependant, dans la

volonté annoncée de faire de ce quartier une plaque tournante du transport en commun et de continuer à développer les fonctions résidentielle et technoculturelle, nous souhaitons formuler ici quelques souhaits afin que ce quartier, devenu centre-ville, propose toujours une qualité de vie intéressante pour l'ensemble des résidents du quartier incluant les plus défavorisés sur les plans social et matériel.

Globalement, nous croyons que certains termes inclus dans le plan de mobilité durable, tels que « mixité sociale » et que « densification à échelle humaine » auraient avantage à être mieux définis. Personne n'est contre la vertu! Nous pensons cependant que plusieurs compréhensions différentes de ces notions ont cours et sans ligne claire, il est difficile, pour les citoyens et les groupes de se forger une opinion sur ces orientations énoncées dans le plan de mobilité durable.

1. 4.1. Décloisonner le quartier

Alors qu'il est situé en plein cœur de la ville, il est parfois assez périlleux, en vélo ou à pied, d'accéder ou de quitter le quartier. Nous accueillons donc avec beaucoup de bonheur les recommandations du groupe de travail qui ont pour effet d'améliorer la liaison entre Saint-Roch et les quartiers voisins. Nous pensons également que d'autres accès gagneraient à être grandement améliorés. Voici nos propositions en ce sens :

Nous appuyons :

- La conversion d'une partie de l'autoroute Laurentien en boulevard urbain pour la section qui va du boulevard Hamel à la rue Prince-Édouard. Cette conversion faciliterait l'accès à Limoilou et également au secteur commercial de place Fleur-de-Lys.

Nous proposons

- D'améliorer l'accès aux espaces verts environnant et de façon prioritaire au parc Victoria à l'intersection de la rue Saint-Anselme et Simon-Napoléon-Parent. En étant si dangereux, ce carrefour limite l'accès pour les résidents à l'un des plus beaux parcs urbains de la ville de Québec.

- De multiplier les accès entre la basse-ville et la haute-ville. Deux moyens s'imposent. Un ascenseur supplémentaire à l'ouest de celui actuellement en fonction et des remonte-vélos mécaniques.

1.

2. 4.2. Un quartier d'abord pour ses résidents

Le ralentissement de l'étalement urbain par la densification des zones déjà urbanisées

est un principe auquel nous adhérons. Dans Saint-Roch, ce projet de densification est déjà à l'œuvre depuis plusieurs années. L'arrivée de nouveaux résidents de profils diversifiés amène une vitalité au quartier. Cependant, la rareté des terrains pour construire et des immeubles vacants et la spéculation font craindre pour le maintien et pour l'accessibilité du quartier pour tous incluant les familles et les personnes à faible revenu.

1. 4.2.1. Logements abordables et de qualité

La revitalisation du quartier ne doit pas se faire au détriment de l'entretien et de la construction de logements accessibles pour tous. Dans le contexte actuel de pénurie de logements, il est déjà très difficile pour plusieurs familles qui le souhaiteraient de faire le choix écologique et économique d'habiter au centre-ville faute de logements de qualité à prix raisonnable. Or, un quartier vivant est un quartier où des familles peuvent s'établir et résider selon un principe de mixité sociale et de fonction. Nous émettons donc les souhaits suivants :

- Conserver et améliorer les programmes de rénovation à l'habitation afin de conserver la qualité de parc locatif dans Saint-Roch et dans l'ensemble des quartiers centraux.
- Empêcher la transformation de grands logements en plus petites unités ou en condos.
- Réserver un pourcentage du développement de nouvelles habitations pour du logement social (coopératives ou OBNL), notamment et prioritairement dans le nouveau développement de la Pointe-aux-Lièvres.
- Favoriser la construction d'une diversité de modes d'habitation (maison de ville, condo, logements, etc.) afin de favoriser l'installation de divers profils de personnes.

1. 4.2.2. Les services de proximité

Au centre du concept de mobilité durable, on trouve la possibilité de vivre à pied dans son quartier et d'y concentrer la majorité de ses activités. Les résidents de Saint-Roch sont bien desservis sur différents aspects (école primaire, bibliothèque, épicerie, etc.), mais il manque :

- Un centre communautaire multifonctionnel.
- Certains commerces de proximité accessible économiquement pour tous (restaurant familial, magasin de vêtement familial). Nous pensons que la ville peut faciliter l'implantation de tels commerces en émettant des recommandations claires.

- Le manque de CPE dans le quartier est également un problème majeur.
- Enfin, l'implantation d'un axe de transport en commun intra-quartier particulièrement dans l'axe est-ouest serait bienvenue. Un autobus de type « écolobus » répondrait parfaitement au besoin des citoyens dans la conduite de leurs activités quotidiennes.

1. 4.3. Le transport actif

Le plan de mobilité durable démontre que les résidents de l'arrondissement La Cité sont déjà beaucoup plus nombreux que dans les autres arrondissements à utiliser des modes de transport actifs pour se déplacer. Voilà donc la preuve que la densification et un aménagement du territoire adapté facilitent l'adoption de ces choix. Cependant, trop souvent les résidents de Saint-Roch craignent pour leur sécurité ou celle de leurs enfants lorsqu'ils circulent à pied ou à vélo dans le quartier. Selon nous, les sections du plan de mobilité qui traitent du transport actif gagneraient à être étoffées et un plan d'action complet devrait être élaboré. Ainsi, nous demandons :

- ♣ L'accélération de la vitesse de mise en œuvre du plan directeur du réseau cyclable.

1. 4.3.1. Sécuriser la circulation pour les piétons

Concernant la marche, les actions suivantes seraient souhaitées :

- Augmenter la durée des feux piétonniers sur les intersections majeures. Par exemple, vingt secondes ne suffisent pas à traverser les 4 voies du boulevard Charest.
- Augmenter la fréquence des feux piétonniers, spécialement à l'intersection de la rue Saint-Joseph et de la rue de la Couronne. De nombreuses personnes n'attendent pas le feu qui met une éternité à arriver.
- Augmenter la sécurité aux traverses piétonnières. Prioritairement celle qui permet d'accéder au parc Victoria en traversant la rue Saint-Anselme.
- Mettre en place une campagne de sensibilisation majeure destinée aux automobilistes concernant la priorité à accorder aux piétons et le respect de la signalisation.

1. 4.3.2. Une place privilégiée au vélo

Une piste cyclable à la haute-ville est essentielle. Mais un besoin semblable existe en basse-ville. Un lien cyclable utilitaire est-ouest, autre que celui de la rivière Saint-Charles pensé en fonction d'un aspect récréatif, permettant de rallier Saint-Roch avec Saint-Sauveur et le Vieux-Québec devrait être une priorité. L'installation d'un lien mécanique vers la haute-ville devrait selon nous être également une priorité.

Faire du vélo de façon sécuritaire est une chose, pouvoir le stationner sans crainte de le faire voler en est une autre. Nous demandons que le nombre de stationnements sécuritaires pour vélo soit multiplié dans le quartier.

- ♣ Création d'une piste cyclable est-ouest dans la basse-ville de Québec
- ♣ Création de lien mécanique pour les vélos vers la haute-ville
- ♣ Installation importante de stationnements sécuritaires pour les vélos.

1. 4.4. Diminuer les nuisances liées au transport de marchandise et à la circulation de transit

Vivre dans un quartier central animé au cœur du réseau de transport collectif n'est pas sans causer certaines nuisances aux résidents. Selon les orientations du plan de mobilité durable, nous craignons que certaines nuisances soient accentuées, circulation de transit, bruits associés au camionnage, bruit et circulation lié au terminus d'autobus, bruit associé aux événements culturels (ex. cirque sous les piliers, etc.). **Nous demandons à la ville d'être proactive afin de réduire au maximum les nuisances pour les résidents**. À cet effet, des **mécanismes de dialogues réguliers** sur des sujets précis entre la ville et les résidents concernés devraient être systématiquement organisés pour prévenir les problèmes et les inconvénients.

1. 5. Un transport en commun réellement accessible

L'accès au transport en commun pour tous est une question d'équité sociale et va au-delà de la responsabilité individuelle. Au-delà du simple fait de se transporter, l'accès à un moyen de déplacement est un facteur important d'intégration et de participation sociale parce qu'il donne accès à l'emploi, aux lieux d'étude, de loisirs et de participation civile.

En ce sens, nous nous interrogeons sur les mesures en place pour assurer l'accessibilité économique des transports en commun pour les personnes à faible revenu et pour les familles. Sans mesure progressiste à cet effet, plusieurs personnes pourraient se voir privées de la possibilité de se déplacer. Nous demandons donc

- ♣ Qu'une tarification sociale soit appliquée afin que les transports en commun soient accessibles pour tous, notamment pour les familles et les personnes à faible revenu. Chacun devrait être en mesure d'avoir accès aux transports collectifs peu importe son revenu.

Une attention doit être également portée aux personnes à mobilité réduite afin de favoriser l'accès universel aux transports. En ce sens, nous accueillons favorablement les recommandations du plan de mobilité durable, mais considérons que des efforts plus vastes et plus soutenus doivent être déployés pour assurer une accessibilité en tout temps et partout dans les quartiers : trottoirs déneigés et exempts d'obstacle, aménagements et mobiliers urbains accessibles, accès aux commerces et institutions, etc.

Conclusion

Pour que le plan de mobilité durable s'inscrive dans la vision du développement durable, il faut que les responsables de sa conception et de sa mise en œuvre développent une vision du développement social inclusive et participative pour l'ensemble de citoyens.

C'est en s'assurant que les citoyens puissent se prononcer à chaque étape du développement des projets, et plus particulièrement sur des enjeux qui concernent leur milieu de vie, c'est en assurant une réelle accessibilité économique et sociale aux moyens de transport collectif et c'est en développant des quartiers et des éco-quartiers présentant une réelle mixité sociale et de fonction que la ville de Québec relèvera le défi d'être une ville dynamique, accueillante et inspirante.

Source :

Table de quartier l'EnGrEnAgE de Saint-Roch
435, rue du Roi
Québec (Québec), G1K 2X1
(418) 529-2572 poste 223
engrenage@gmail.com

Ville de Québec
“Pour vivre et se déplacer autrement “

Plan de mobilité durable : Consultation publique

Mémoire présenté par :

Marcel Mérette, Dir. Développement
Guylaine Niquet, D.G.



Co2zero,Inc. , 17 Boulevard François-Xavier Québec, G1C2B7

Nous avons pris connaissance, avec beaucoup d'enthousiasme, du plan de mobilité durable de la ville de Québec et ses environs.
Nous sommes impressionnés de l'envergure du plan et de sa couverture de tous les éléments contributifs à une ville refuge du futur.
La qualité de vie, l'environnement sain et la facilité d'accès au différent point d'intérets font partie des priorités à développer.

C'est dans ce sens que co2zero veut s'intégrer dans une ville modèle et de privilégier les infrastructures permettant aux usagers de se déplacer en toute sécurité.

Un élément essentiel de la philosophie Co2zero est d'effectuer ses déplacements quotidiens en réalisant son activité physique. Notre objectif est donc de permettre au plus grand nombre d'usager de se rendre au travail au moyen de véhicules écologiques tel, vélo, vélo assisté, micro voiture écologique, tripodcycle ou tout autre mode de déplacement permettant de réaliser simultanément ses activités quotidiennes et physiques sans émission de GES.

À la lecture du plan, nous voulons donner notre accord à certaines propositions et proposer des suggestions pouvant mener à des analyses plus approfondies ou être ajoutées au plan intégralement.

Nos suggestions :

1. Axes cyclables utilitaires

Tel qu'expliqué dans le plan la majorité des axes cyclable sont aménagés pour le loisir; les pistes en bordure des cours d'eau et le sentier des chemineaux forment d'ailleur un réseau exceptionnel pour les loisirs. Toutefois, d'énormes lacunes persistent au niveau des déplacements utilitaires actifs tels le travail, le marché, les emplettes et les accès aux événements publics.

1.1 Axe René-Levesque

Nous sommes donc en faveur d'instaurer dans les plus brefs délais le tronçon René-Levesque-centre ville, qui offrira la possibilité de transport actif à l'axe le plus achalandé de l'agglomération.(Plan p. 34).
La topographie plane, la distance raisonnable (10 à 12 km) , l'université, deux cégeps, un important centre commercial et le centre-ville constituent les facteurs idéaux pour remplacer la deuxième voiture, voir même l'élimination complète de l'utilisation de la voiture dans cette zone pour plusieurs usagers.

La situation du boulevard est stratégique et permet d'atteindre tous les points d'intérêt sans détour important, facteur déterminant aux déplacements actifs.

1.2 Axes Basse ville- Haute-ville:

Pour toutes les agglomérations transitant de la basse ville (Beauport- Estimauville- Limoilou- Charlebourg- Le Bourgneuf-les rivières) vers la haute ville, un lien sécuritaire est essentiel. La barrière topographique limitant les vélos à atteindre la haute ville n'est pas un inconvénient pour les véhicules avec assistance électrique (vélo assisté, microvoiture écologique, tripodcycle) qui vont prendre de plus en plus de place dans les déplacements urbains. (Extrait de " Chine: L'empire de la bicyclette passé au vélo électrique " du quotidien français " Le journal"

" mais la production de deux roues électriques explose : elle est passée de 200,000 unités il y a 8 ans à 22 millions l'an dernier… "

Deux axes cyclables clairement définis permettant d'atteindre la Haute ville sécuritairement :

- Axe reliant la gare du palais et place d'Youville avec une connexion au boulevard René-Levesque.
- Axe reliant la basse ville vers la haute ville via Marie de l'Incarnation et côte de la pente douce.

1.3 Autres réseaux périphériques:

Considérant la vision du nouveau centre-ville dans l'arrondissement Saint-Roch, des axes cyclables reliant les principaux centres d'habitation deviennent prioritaires :

Les secteurs Lebourgneuf, Charlesbourg, Beauport, Limoilou pourraient se doter de voies cyclables rapides permettant aux déplacements actifs d'être compétitifs par rapport aux modes de déplacement traditionnels.

1.4 Infrastructures connexes :

Il est impératif de développer en parallèle des infrastructures permettant de ranger dans des endroits à l'abris du vol et vandalisme, les véhicules des usagers de transports actifs.

2.0 Véhicules à propulsion humaine avec assistances électriques ;

Nous sommes de fervents défenseurs de véhicule à propulsion humaine avec assistance électriques. Nous sommes convaincus qu'ils occuperont une place privilégiée dans une ville ou les côtes sont omniprésentes. Ce mode de déplacement comporte des avantages évidents permettant de franchir des distances considérables rapidement avec un effort modéré; leurs capacités d'accélération leur permettent de suivre le rythme de la circulation automobile lorsqu'ils empruntent les rues sans voies cyclables. La vitesse maximale est de 32 Km /h respectant la limite imposée sur les pistes cyclables. Ils sont écologiques nécessitant environ 0.25$ par charge de batterie fournissant de 60 à 80 Km d'autonomie.

Ils sont économiques considérant qu'ils peuvent remplacer l'automobile dans 80% des besoins pour une fraction du prix.
La capacité cargo comme celle du Tripodcycle permet le transport de ses effets personnels, des emplettes de l'épicerie et équipement de sport, etc.

Contrairement à la croyance populaire, l'utilisateur déploie un effort régulier et maintient une fréquence cardiaque entre 100 et 140 pulsations à la minute, rythme idéal pour l'optimisation de la perte de poids et le maintien d'une bonne santé.

L'avènement des BB boomer dans la ville de Québec d'ici 2031, saura profité d'infrastructure leur permettant de demeurer autonome et en santé.

2.1 Partage des voies dédiées pour autobus/taxis/véhicules avec assistance électrique

Considérant les caractéristiques des véhicules avec assistances électriques définis dans les paragraphes précédents;

Considérant le faible taux d'utilisation de ces voies;

Nous proposons l'analyse de partage des voies dédiées aux autobus et taxis pour y incorporer les véhicules avec assistances électriques.

3.0 Priorité de stationnement pour les microvoitures;

Dans la continuité de notre philosophie, nous croyons que le futur des déplacements urbains passe par des véhicules de petites dimensions (microvoiture). Afin d'inciter les usagés à utiliser des véhicules écologiques de petites dimensions, il serait intéressant de permettre le stationnement perpendiculaire à la route pour que ces microvoitures puissent dès maintenant utiliser les stationnements disponibles actuellement dans nos rues.

Dans un deuxième temps, il serait intéressant d'avoir des espaces réservés de stationnements privilégiés pour des véhicules de 2.5 mêtres de longueur et moins (Smart et autres microvoitures à venir) de façon à pouvoir se stationner perpendiculairement à la rue.

Ces initiatives permettent de doubler voire même de tripler les espaces de stationnement disponible. De plus, ces stationnements pourraient être gratuits et situés près des services constituant ainsi un incitatif de taille pour être adoptés.

4.0 Monorail rapide suspendu à moteur roue;

Nous attirons votre attention sur une alternative qui mérite une analyse approfondie : « le monorail rapide suspendu à moteur roue. »

Nous vous invitons à lire l'article du Devoir du 9 septembre 2009 écrit par Normand Mousseau professeur à l'Université de Montréal faisant référence au propos de Pierre Langlois physicien et conférencier renommé. (En annexe).

En s'inspirant de cette technologie, il est possible d'adapter le monorail rapide à une utilisation urbaine à l'image de Vancouver. Les avantages de ce mode de transport par rapport au tramway.

- Aucun encombrement de la circulation urbaine
- Vitesse constante
- Rapidité
- Coût très bas de constructions : 8 millions $ par km versus 50 millions $ par km pour le tramway selon le plan de mobilité durable. Ce qui représente une économie de 1 milliard 250 millions $ pour les citoyens.
- Possibilité de franchir des dénivellations importantes
- Technologie québécoise.
- Possibilité d'exportation du concept
- Possibilité de relier à un réseau grande vitesse (TGV) inter cité.

Conclusion :

Nous sommes engagés, chez Co2zero, à développer un réseau de déplacement à propulsion humaine assistée. Nous sommes disponibles à participer à la concrétisation de ces projets permettant de réaliser une ville propre ou la santé et la qualité de vie prime.
Nous sommes également disposés à participer à des essais contrôlés sur le partage des voies dédiées.

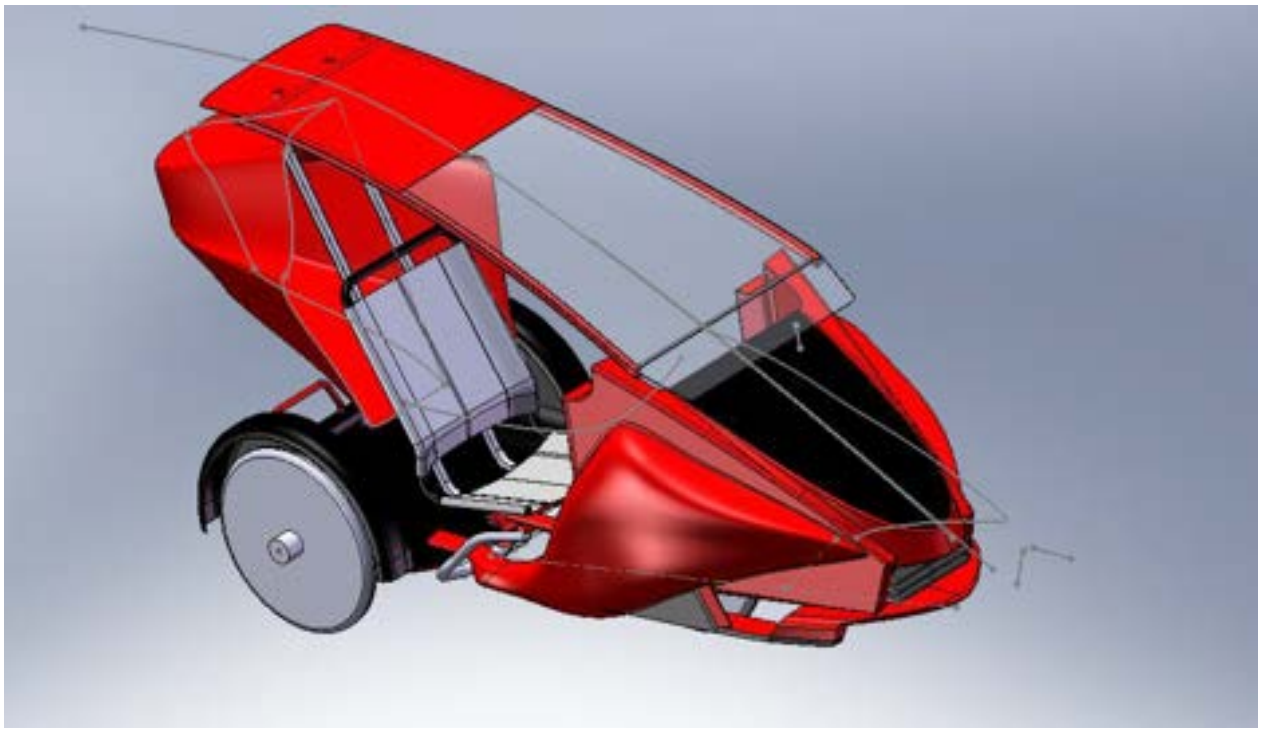
_____

Marcel Mérette, Directeur développement, processus-personnels-produits

_____

Guylaine Niquet, P.d.g.

Projet en développement : **Tripod Québec**



Plan de mobilité durable de la Ville de Québec

Le commentaire de Vélo Québec

Version corrigée

Vélo Québec

SEPTEMBRE 2010

Table des matières

Avant-propos 3
1. Vélo Québec 4
2. Le Plan de mobilité durable dans son ensemble 5
3. Mobilité à vélo : d'accord avec le diagnostic! 6
4. L'approche à préconiser 6
5. Des mythes à déboulonner : les distances, l'hiver et les côtes! 7
6. Le cas précis Sainte-Foy/centre-ville 8
Conclusion 12

Avant-propos

Vélo Québec est heureux de participer à la présente consultation et de commenter l'énoncé des orientations stratégiques du *Plan de mobilité durable de la Ville de Québec*.

Nous formulons d'abord un commentaire sur la démarche en général du *Plan de mobilité durable*. Nous portons ensuite notre propos sur les mesures envisagées pour favoriser les modes actifs de déplacement et livrons les résultats de notre analyse, réalisée sur le terrain, sur les scénarios de liaison entre l'arrondissement de Sainte-Foy et le centre-ville.

Notre intervention se situe dans la continuité des commentaires que nous avons formulés lors des consultations publiques sur le *Plan directeur du réseau cyclable* en novembre 2007.

1. Vélo Québec

D'entrée de jeu, nous croyons utile de présenter brièvement Vélo Québec et de situer notre intervention dans le contexte de nos activités à Québec au cours de dernières années.

Fondé il y a 43 ans (1967), Vélo Québec est composé d'une association, constituée de membres individuels provenant de toutes les régions du Québec, d'un organisateur d'événements, d'une agence de voyages et d'une maison d'édition. Au fil des ans, Vélo Québec a contribué à l'émergence d'une véritable culture vélo chez les Québécois. Que ce soit par le biais des événements que nous avons mis sur pied ou de l'expertise originale que nous avons développée en promotion du vélo et dans le domaine de la planification des aménagements, Vélo Québec est devenu un collaborateur incontournable pour de nombreuses administrations publiques et entreprises privées qui choisissent de prendre le virage du transport actif. Notre plus récente publication technique, *Aménagements en faveur des piétons et des cyclistes* et le programme de formation pratique qui y est associé, en est une des meilleures illustrations.

Depuis 1995, Vélo Québec coordonne l'ensemble des travaux liés au développement de la Route verte pour le ministère des Transports du Québec, ce qui nous amène à travailler très étroitement avec le milieu municipal et régional aux différentes étapes de l'élaboration d'un plan vélo. L'excellente collaboration que nous avons eue avec les acteurs locaux fait que la région de la Capitale-Nationale s'impose comme une plaque tournante de la Route verte, le plus grand itinéraire cyclable en Amérique du Nord.

Depuis 2004, la mission de Vélo Québec intègre la notion de « transport actif » et par le fait même toute la question des déplacements à pied dans la ville. À l'intérieur des différents projets que nous mettons de l'avant, nous voyons maintenant à l'intégration du vélo avec ses alliés naturels que sont les piétons et les usagers du transport en commun. C'est dans ce contexte que nous réalisons, en partenariat avec différents organismes publics et parapublics, le programme *Mon école à pied, à vélo!* déployé sur le territoire de la Ville de Québec avec la collaboration d'*Accès transports viables*. *Mon école à pied, à vélo!* est une initiative visant à réduire la dépendance à l'automobile dans les trajets quotidiens vers l'école et comporte un volet sensibilisation/animation. La démarche conduit aussi à l'élaboration de plans de déplacement qui suggèrent aux administrations municipales et scolaires différentes mesures pour rendre plus sécuritaires et conviviaux les déplacements à pied et à vélo.

Vélo Québec travaille aussi de près avec des employeurs à travers le Québec dans le cadre de l'Opération vélo-boulot pour inciter les organisations à implanter des mesures efficaces pour promouvoir le transport actif. Plusieurs organisations de la région de Québec participent à cette initiative, et une de ses grandes institutions, l'Université Laval, a reçu cette année le prix *Entreprise vélosympathique* décerné par Vélo Québec pour souligner les efforts des organisations les plus dynamiques à cet égard.

Au-delà de ce travail réalisé pour favoriser le vélo et la marche vers l'école et le travail, Vélo Québec intervient régulièrement dans les débats cyclistes à Québec, en plus de réaliser des activités spéciales ou récurrentes. À titre d'exemples, soulignons un travail de collaboration avec la Ville dans la planification, la signalisation et la mise en valeur de la Route verte. Mentionnons également la tenue de cours en mécanique vélo offerts au grand public, en collaboration avec Cyclo-Services, et l'organisation de conférences et causeries sur les destinations que nous

proposons aux amateurs de vacances à vélo. Nous pouvons compter sur la collaboration de la Ville de Québec dans le cadre de la réalisation de *L'état du vélo*, une grande enquête à laquelle est associée la Ville pour une troisième édition (2000, 2005 et 2010). Enfin, soulignons la participation de la Ville de Québec au comité d'experts de l'ouvrage *Aménagements en faveur des piétons et des cyclistes* (2010) dont nous avons fait mention plus haut.

2. Le Plan de mobilité durable dans son ensemble

Favoriser le vélo et les déplacements actifs est une chose. Intégrer cette préoccupation dans un plan d'ensemble de la mobilité est évidemment un geste beaucoup plus fort. Et nous saluons l'audace de l'administration de la Ville de Québec pour cette vision et pour sa volonté également de mettre le vélo en lien avec la marche et les transports publics. Nous sommes évidemment toujours convaincus des bienfaits du vélo au quotidien, mais si l'on veut en tirer tout le potentiel et bien cibler les gains qui peuvent être faits, il faut obligatoirement parler de synergie entre les modes actifs et collectifs. Le *Plan de mobilité durable* de la Ville de Québec s'inscrit dans cette approche.

Si cette vision avait été présentée il y a quelques années, nous aurions aussi dit *bravo!* Mais ce n'est pas certain que l'opinion publique l'aurait bien reçue. Aujourd'hui, le contexte est différent, le terreau est plus fertile. Les questions environnementales rejoignent maintenant un public de plus en plus large et les dossiers que nous livrent maintenant les médias sur tous les inconvénients et les nuisances qui résultent de l'activité humaine font partie de notre quotidien. Donc, l'idée d'un plan de mobilité durable qui sonne la fin du *tout-à-l'automobile,* est évidemment très bienvenue. Nous ne pouvons que saluer ce changement d'approche qui touche directement l'amélioration de la qualité de vie des citoyens, la quiétude et la sécurité de quartiers, mais aussi l'efficacité des déplacements : une ville congestionnée coûte cher aux travailleurs et aux entreprises qui y œuvrent. À l'heure où la compétitivité des villes passe non seulement par la vitalité économique, mais aussi par la qualité de vie qu'elles procurent, nous appuyons la démarche entamée par la Ville de Québec avec son *Plan de mobilité durable*.

Dans les pages qui suivent, nous nous attarderons plus particulièrement sur la mobilité des gens qui se déplacement à pied et à vélo et sur les scénarios de liens cyclables entre l'arrondissement Sainte-Foy et le centre-ville. Dans ce dernier cas, nous présenterons les résultats de notre réflexion à la suite d'un atelier pratique sur le terrain, en août dernier, en collaboration avec nos collègues de l'organisation Accès transports viables, Promo vélo et Ruesécure.

3. Mobilité à vélo : d'accord avec le diagnostic!

Le *Plan directeur du réseau cyclable* publié pour consultation en juin 2008 établit un excellent portrait de la pratique du vélo à Québec et de son potentiel si de tels déplacements étaient réellement valorisés et facilités.

Un autre point intéressant de ce document est la mise en contexte de Québec par rapport à des villes de même taille en Europe et en Amérique du Nord. Mais bien que certains quartiers de Québec ont des formes urbaines que l'on retrouve en Europe, notre culture et notre façon de voir la mobilité est davantage nord-américaine. Et c'est pourquoi les exemples de Victoria, Ottawa ou Portland (OR) aux États-Unis peuvent être inspirants. Et même si cela pourrait faire sourire, certains aménagements réalisés à Montréal ces dernières années, dans le périmètre du centre-ville et de l'arrondissement du Plateau-Mont-Royal, peuvent aussi amener de l'eau au moulin et quelques idées! Des villes comparables à Québec ont réussi à accroître la part modale du vélo en mettant en place un train de mesures facilitant les déplacements à vélo : stationnements, voies réservées autobus-taxi-vélo, bandes et pistes cyclables, accès au transport en commun, vélos en libre-service, etc. Cela est tout à fait en accord avec la vision que propose le *Plan de mobilité durable*.

4. L'approche à préconiser

À notre avis, l'amélioration de la mobilité à vélo sur le territoire de Québec doit s'appuyer sur les constats publiés dans le *Plan directeur du réseau cyclable* (2008) et sur les principes suivants qui sont souvent la base d'intervention de Vélo Québec pour ce type d'enjeu :

Améliorer le confort (sécurité perçue) et la sécurité objective des cyclistes
Le côté pratique et les bienfaits qu'il procure sont les plus importants facteurs du choix du vélo comme mode de déplacement. En contrepartie, l'insécurité réelle ou perçue en est le principal obstacle. Des aménagements qui séparent les cyclistes de la circulation automobile, qui offrent un espace réservé à même la chaussée ou qui réduisent la circulation sur les rues où il y a partage de la chaussée améliorent le confort et la sécurité des cyclistes. Les corridors ou les parcours marqués et signalisés ont également, dans certains environnements et certaines conditions, des effets similaires.

Légitimer la présence des cyclistes
La géométrie actuelle de nos rues a été prévue d'abord en fonction des besoins des automobilistes, ce qui amène certains d'entre eux à croire que les cyclistes n'ont pas leur place au centre de nos villes. On peut planifier un réseau de parcours cyclables en considérant, par exemple, quels sont les générateurs de déplacements. On peut aussi voir où circulent déjà les cyclistes et faire en sorte de légitimer leur présence et améliorer la sécurité et le confort sur ces axes. À notre avis, les deux approches doivent se compléter.

Assurer la continuité, l'homogénéité et l'efficacité des itinéraires cyclables
La continuité des itinéraires, leur efficacité (desserte des destinations) et l'homogénéité des aménagements qui les constituent sont des principes de base de la planification des réseaux

cyclables. Le respect de ces principes assure l'utilité des aménagements pour les cyclistes et par le fait même la rentabilité des investissements de la ville.

Respecter la priorité des piétons et assurer une cohabitation harmonieuse entre piétons et cyclistes
Le Code de la sécurité routière prévoit la priorité des piétons sur les autres modes de transport. Cette priorité est d'autant plus logique au centre-ville, où la marche est le moyen de déplacement le plus efficace à cause de la densité du bâti. Le document de consultation présente différentes mesures favorisant les déplacements à pied. Il est essentiel de faciliter les déplacements à pied, par des trottoirs de largeur suffisante et une priorité réelle sans qu'on ait, par exemple, à appuyer sur un bouton pour obtenir le feu vert, en plein centre-ville. Aussi, l'amélioration de la mobilité à vélo doit se faire sans restreindre ou mettre en péril celle des piétons. Des mesures appropriées, en particulier aux intersections, permettent une cohabitation harmonieuse de ces modes de transport alternatifs à l'automobile.

Respecter la priorité des transports en commun et assurer une cohabitation harmonieuse entre autobus, tramways et cyclistes
La loi donne la priorité aux autobus sur les autres modes de transport, parce qu'ils transportent fréquemment jusqu'à une soixantaine de personnes. L'amélioration de la mobilité à vélo doit se faire sans restreindre celle des usagers du transport en commun. Des mesures appropriées, notamment une sensibilisation des chauffeurs et des cyclistes, permettent une cohabitation harmonieuse de ces modes de transport alternatifs à l'automobile. Il est également nécessaire de prendre en compte l'opération des autobus (et éventuellement des tramways), en particulier dans les voies réservées et aux arrêts.

5. Des mythes à déboulonner : les distances, l'hiver et les côtes!

Promouvoir les déplacements à vélo, c'est souvent devoir défaire quelques mythes selon lesquels on voudrait faire pédaler tous les lecteurs de Tintin (7-77 ans) et notre vieille tante. Nous sommes pragmatiques et argumentons plutôt à partir des gains réels qui peuvent être faits.

La **distance** est souvent un enjeu. Nous savons que plus du tiers (37 %)[1] des déplacements urbains sont de moins de cinq kilomètres et la moitié sont de moins de 7 kilomètres. Donc, lorsque nous parlons d'augmenter la part modale du vélo, c'est à ce type de trajets que nous faisons référence.

L'hiver est bien sûr une réalité à laquelle nous ne pouvons échapper. Mais l'hiver ne dure pas toute l'année et le vélo à Québec n'est pas réservé qu'aux vacanciers de juillet. Pour la plupart de ses utilisateurs, sans trop de fantaisie vestimentaire, nous estimons que la chaussée est sèche et dégagée de neige huit mois par année. Il peut rester des accumulations de neige sur

[1] Ville de Québec. Plan directeur du réseau cyclable. Service de l'aménagement du territoire. Juin 2008. 19pp.

les terrains, mais c'est la rue qui importe. L'ouverture des voies cyclables pendant cette période est une question de volonté et d'organisation. Le vélo est donc possible à Québec entre avril et la fin novembre, selon les années et le climat. Au-delà de cette période, il faut prévoir le déneigement des voies cyclables.

Il faut constater aussi que les équipements, que l'on parle de vélos ou de vêtements, sont maintenant beaucoup mieux adaptés, si bien que de plus en plus de gens se déplacent à vélo souvent jusqu'à dix et même douze mois par année. Autre réalité documentée par *L'état du vélo*[2] : le principal frein à l'usage du vélo tard en automne n'est pas tant le climat que la diminution de la durée des jours.

Bien sûr, on ne refera pas la **topographie** de Québec. Impossible de s'attaquer à l'élimination des côtes! Mais il faut entrevoir l'enjeu de la topographie d'abord avec le type de vélos que l'on retrouve maintenant sur le marché. Les vélos multivitesses, même ceux de ville, sont plus légers et plus performants. Aussi, le vélo à assistance électrique progresse doucement et sûrement sur le marché et dans les rues. On ne peut le nier, cette nouveauté mettra en selle des gens qui, pour des raisons de santé ou autre, ne feraient pas de vélo. Ensuite, il est possible de réaliser des aménagements qui permettent le franchissement de certaines pentes. La bande cyclable de la côte de la Pente Douce ou la piste aménagée récemment entre le Parcours du Littoral et l'Aquarium en sont d'excellents exemples. À Berne, en Suisse, où le relief fait un peu penser à Québec, un magnifique passage en lacets a été aménagé pour gravir le plateau de la vieille ville depuis les rives de l'Aar. À San Sebastian, dans le Pays Basque (Espagne), ce sont les liens mécaniques (ascenseurs) qui permettent des franchissements plus aisés. Le Plan directeur du réseau cyclable (2008) fait d'ailleurs référence à ces types de liaisons possibles, des systèmes qui pourraient améliorer grandement la vie non seulement des cyclistes, mais aussi l'accessibilité des piétons à différents sites dans la ville. Pourquoi d'ailleurs ne pas débuter en adaptant et en modernisant l'ascenseur du Faubourg actuellement interdit aux cyclistes?

6. Le cas précis Sainte-Foy/centre-ville

L'idée d'un lien cyclable entre Sainte-Foy et le centre-ville de Québec ne date pas d'hier. En 1989, Vélo Québec avait initié un groupe de travail qui confirmait que ce lien était identifié comme prioritaire depuis quelques années déjà. Longtemps considérée comme un enjeu et un défi intermunicipal, nous considérons maintenant cette liaison comme réaliste et essentielle au démarrage de tout plan vélo à Québec. Cela doit devenir, à notre avis, le modèle de ce qui constituera dorénavant un réseau de transport à vélo à Québec.

Le document de référence des consultations sur le Plan de mobilité durable présente deux scénarios pour réaliser cette liaison. Nous avons choisi d'aborder l'enjeu, non pas avec un choix à faire, mais plutôt en appliquant l'esprit du Plan dans son ensemble. Le vélo est un mode attractif dont le potentiel mérite d'être développé, surtout lorsque l'on tient compte des populations et des institutions qui vivent et se déplacent dans le corridor Sainte-Foy/centre-ville.

[2] Vélo Québec Association. L'état du vélo au Québec en 2005.

Comment peut-on alors faciliter une meilleure mobilité à vélo dans ce corridor? C'est la question que nous nous sommes posée.

Dans l'esprit de mettre à profit tout le savoir et l'expertise en vélo et en mobilité active, les organismes Accès transports viables, Promo vélo, Ruesécure et Vélo Québec ont fait ensemble un premier exercice de réflexion le 19 août dernier. Cette charrette sur deux roues, type d'exercice qui allie la réflexion aux applications pratiques d'un concept, a porté sur les possibilités de liaisons entre Sainte-Foy et la Colline Parlementaire.

Bien que nos commentaires et nos recommandations s'appuient sur des normes et des principes techniques reconnus au Québec, au Canada, aux États-Unis ou en Europe, nous ne livrons pas ici un rapport technique, étape qui devrait plutôt venir à la suite des présentes consultations.

Au départ, nous avons donc pris en compte les éléments suivants :

- **Les constats** présentés dans le projet de Plan directeur du réseau cyclable (2008).

- **Les populations desservies** et les institutions
  Les documents de référence de la présente consultation l'abordent : la densité de la population, le grand nombre d'institutions et d'employeurs et les générateurs de déplacements d'une façon globale, bref tous les facteurs justifient l'importance de faciliter la mobilité à vélo dans ce corridor. Il est clair que la réfection et le parachèvement d'axes cyclables dans les quartiers centraux et vers les pôles majeurs de destination (Université Laval, par exemple) constitueront un incitatif important pour ceux et celles qui hésitent encore à faire un usage plus quotidien de leur vélo.

- **Les clientèles**
  Plusieurs types de cyclistes sont à considérer avant de privilégier un parcours ou un aménagement. Le degré de tolérance à la circulation est en général variable selon le degré d'expérience. L'attention portée aux cyclistes les moins assidus, qui constituent la portion la plus importante au sein de la population, est garante d'un succès de fréquentation et d'augmentation significative de la part modale du vélo dans cet axe. Cet aspect des déplacements à vélo ne peut être négligé si on veut atteindre les objectifs que s'est fixés la Ville de Québec.

- **La permanence des aménagements**
  La permanence des aménagements au fil des saisons est une notion que nous cherchons à introduire peu à peu lorsque nous abordons un plan vélo à l'échelle municipale. Même s'il n'est pas à priori destiné à un usage hivernal, un aménagement cyclable (bande) peut être conçu de façon à permettre aux cyclistes d'y circuler au-delà de la date théorique d'ouverture, jusqu'aux premières chutes de neige. De la même façon, on peut y circuler de nouveau dès que les surfaces sont dégagées au printemps.

À partir de ces considérations, des observations réalisées sur le terrain et de l'analyse des avantages et des inconvénients de différentes options, nous proposons à la Ville de formaliser trois (3) axes de déplacements à vélo dans le corridor Sainte-Foy/centre-ville, à partir de l'approche suivante :

1. Consolider l'axe Père-Marquette.
2. Faire du boulevard René-Lévesque un corridor à priorité transports collectifs et transports actifs.
3. Légitimer la présence des cyclistes sur le chemin Sainte-Foy.

1. Consolider l'axe Père-Marquette

Actuellement, cet axe est bien utilisé et a son lot d'usagers à vélo malgré les nombreuses interruptions qui subsistent et quelques déviations. Une signalisation aérienne parfois interrompue est le seul aménagement qui identifie cet axe. Nous proposons d'en faire un véritable corridor vélo (*Bike boulevard*) avec mesures préférentielles pour les cyclistes aux carrefours et implantation de mesures de modération de la circulation sur certaines portions. Si on ralentit ou décourage la circulation de transit en auto sur certaines portions, ce concept ne devrait pas nécessiter le retrait d'espaces de stationnement automobile. L'amélioration de cet axe comporte possiblement en deux endroits la négociation de droits de passage. Nous croyons que cette option peut être inaugurée et mise en opération au cours de l'année 2011.

2. Boulevard René-Lévesque : priorité bus et transports actifs!

Nous adhérons bien sûr à l'option de créer un axe majeur à priorité pour les transports collectifs, les piétons et les cyclistes. Nous privilégions un aménagement différent de celui présenté dans le document de consultation et qui aurait plusieurs avantages :

- pourrait être déployé graduellement, par sections;
- faciliterait les mouvements aux intersections;
- serait facile d'entretien;
- ne gênerait pas l'enlèvement de la neige et permettrait même un entreposage du moins temporaire de la neige;
- offrirait le moins de contraintes possible aux autres usagers;
- permettrait le maintien, sur certaines portions, de deux voies de circulation automobile.
- améliorerait le confort des piétons (distance entre le trottoir et la circulation motorisée;
- aurait l'avantage de pouvoir être modulé en fonction d'un parcours éventuel de tramway en mail central;
- pourrait être utilisable à l'année.

De l'extérieur vers le centre de la rue, le partage des voies serait le suivant :

- trottoir;
- piste cyclable (unidirectionnelle) à mi-hauteur (entre hauteurs de la chaussée et celle du trottoir) avec bordure franchissable entre la piste et la chaussée;
- voie de bus
- voie(s) de circulation automobile.

Pour ces raisons, cette configuration, inspirée du modèle de Copenhague, serait plus avantageuse à tous points de vue que le scénario présenté dans le document de consultation.

3. Légitimer la présence des cyclistes sur le chemin Sainte-Foy

Le cas du chemin Sainte-Foy est particulier. Il est au cœur des quartiers habités et dessert plusieurs institutions (pavillons de l'Université, 2 cégeps, 1 école secondaire, 3 écoles primaires, nombreux commerces et services de proximité). L'enjeu est que, malgré sa géométrie pas toujours avantageuse, il est utilisé par les cyclistes. Et même pour ceux qui ne souhaitent pas ce type de parcours, certaines destinations n'offrent souvent pas d'autres possibilités. Pour ces raisons, nous croyons qu'il est possible, partout où la géométrie le permet de légitimer la présence des cyclistes et sécuriser l'itinéraire par des aménagements ponctuels. Notons la nécessité d'assurer une transition adéquate à l'extrémité *est* de la piste existante et la possibilité d'améliorer les intersections pour mieux prendre en compte les mouvements cyclistes.

Conclusion

Faire le virage et marquer le coup rapidement

Réaliser un virage en faveur du vélo à Québec est quelque chose de réaliste et absolument nécessaire. Nous en connaissons tous les bénéfices : pour la santé des gens, la qualité de vie dans les quartiers et l'efficacité des déplacements. Avec une approche favorisant jusqu'à maintenant la fluidité des déplacements en auto et un développement impressionnant du réseau de voies rapides sur son territoire par le ministère des Transports, Québec a relégué la circulation cycliste majoritairement en périphérie, sur les voies cyclables récréatives ou touristiques. Ces aménagements sont des acquis importants et l'idée n'est pas d'en dénigrer l'existence. Elles sont devenues partie intégrante de l'offre touristique à Québec. Elles ont contribué et contribuent chaque jour à amener des gens au vélo et cela est majeur. C'est ce qui contribue à l'émergence d'une culture vélo. Ces trajets récréatifs et ces cyclistes récréatifs ou sportifs peuvent et doivent maintenant êtres « transformés » en cyclistes quotidiens. Le terreau est fertile.

Dans le document du Plan directeur du réseau cyclable (2008), on parle de capital santé, économique, social et environnemental du vélo. Tout y est. Il faut maintenant passer à l'action, planifier autrement à long terme, intégrer le vélo dans la chaîne de la mobilité et poser des gestes concrets à court terme. Nous avons fait référence à 2011 pour certains éléments du lien Sainte-Foy/Québec. Le déploiement, également en 2011, d'un certain nombre de stationnements vélo sur rue est nécessaire.

Avec son *Plan de mobilité durable*, la Ville de Québec a les moyens de se positionner parmi les villes modernes, en Amérique du Nord et en Europe, qui ont pris le pari que l'amélioration de la vie en ville passe par de nouvelles formes de mobilité. La question du financement de ce plan audacieux demeure évidemment un enjeu. Mais étant donné que les aménagements en faveur des modes actifs requièrent des budgets modestes, si on les compare aux infrastructures routières, nous croyons que plusieurs éléments de ce plan peuvent être amorcés graduellement avec la mise en action du *Plan directeur du réseau cyclable*.

Enfin, la mobilisation est une des clés du succès d'un plan de mobilité ambitieux. Pour maximiser la progression du vélo à Québec, il est impératif de réunir les forces vives et ne pas négliger de mettre à profit l'expertise des organisations qui sont en mesure de contribuer aux réflexions et aux travaux qui permettront de gagner ce pari de la mobilité durable.

Mémoire
Plan de mobilité durable

Proposé par
Verdir et Divertir

À

La Ville de Québec
Service des communications,
2, rue des Jardins bureau SS-124, CP 700
Québec (Québec) G1R 4S9

Le 27 septembre 2010

Frédéric Dutil, fredericdutil@videotron.ca

Présentation de l'organisme

Verdir et Divertir est un comité situé dans l'îlot des tanneurs et est composé de propriétaires, locataires, travailleurs et commerçants. Cet îlot est situé dans St-Roch entouré des rues Arago Est, St-Vallier Est et du Boulevard Langelier.

Verdir et Divertir vise à verdir l'îlot des tanneurs et à mettre en valeur son caractère artistique. L'organisme sans but lucratif a son antenne au Conseil de quartier St-Roch via une agente de liaison. Pour plus de détails, voir en annexe et sur le site internet de l'organisme à l'adresse http://verdirdivertir.blogspot.com/

L'organisme a fait une première consultation publique le 24 mars dernier dans le but de :

- proposer aux résidents une vision de l'îlot des tanneurs et des idées pour l'embellissement de leur rue;
- colliger les besoins et désirs des résidents quant à l'aménagement de leur rue lors des travaux de réfection en vue de la présenter aux responsables des travaux à la Ville.

Les participants ont répondu majoritairement le désir d'avoir une rue/cour partagée avec suppression des trottoirs avec aménagement de système de réduction de la vitesse. Ceux qui ont assisté à la présentation étaient presque unanimement en faveur de ce scénario (80%).

Frédéric Dutil, fredericdutil@videotron.ca

Énoncé d'intention

L'organisme a pris connaissance du document de consultation mis à la disposition des citoyens. Verdir et Divertir est en faveur du plan de Mobilité durable. L'organisme croit cependant qu'il faudrait bonifier le document par les items suivants:

1. On vise la construction de nouveaux quartiers qui seraient des écoquartiers mais on traite peu des quartiers existants. Ainsi, l'îlot des tanneurs comporte les caractéristiques suivantes qui peuvent se rapprocher de la définition d'un écoquartier tel que stipulée par la Ville

- Empreinte écologique réduite grâce à la rénovation durable (incluant le rehaussement de la côté énergétique) du bâti des années 1800
- Certaines bâtisses ont des toitures végétales
- Gestion intégrée des déchets, du recyclage et certains font du compostage
- Mixité des fonctions, proximité des services, mixité des couches sociales (item non retrouvé dans la définition de la Ville)
- Peu de stationnement et présence de stationnements réservés à Communauto
- Incitation à l'utilisation du transport en commun
- Plusieurs se rendre à pied à leur travail ou pour faire leurs courses sans utiliser l'automobile

Ce qu'il manque c'est l'aménagement d'espaces verts et la plantation d'arbres afin de diminuer la chaleur occasionnée par les bâtiments et le pavage. Aussi, la conception de l'aménagement des rues, datant de l'ère industrielle, privilégie les automobiles plutôt que les piétons. Il serait facile de **multiplier la quantité écoquartier projetée en convertissant certaines zones de quartier centraux**, et cela, à moindre coût que la création de nouveaux développements domiciliaires. L'approche des cours partagée est privilégiée pour l'îlot des tanneurs. Le plan d'ensemble de l'îlot, en cours de préparation, servira à réduire l'étalement urbain en conservant ses résidents (surtout les familles) suite à l'amélioration de leur qualité de vie et établira le caractère distinctivement artistique de celui-ci à l'échelle de la Ville.

2. Favoriser beaucoup plus l'implantation de **nouvelles pistes cyclables utilitaires** à la grandeur de la Ville surtout dans les grands axes autoroutiers (Charest, René Lévesque, Ponts, etc) afin de multiplier par quatre le nombre de cyclistes adeptes du vélo-boulot.

Frédéric Dutil, fredericdutil@videotron.ca

Annexe : Présentation de Verdir et Divertir

Verdir & **Divertir**

L'îlot des tanneurs du quartier Saint-Roch

Comment ?

Modèle d'éco-quartier avec une importante mixité sociale né de l'initiative citoyenne

•Incitation des résidents à verdir leur environnement

•Corvée d'embellissement et d'entretien des lieux communs

•Projet d'aménagement des rues de l'îlot en collaboration avec la Ville avec priorisation piétonne sur les rues orientées sur l'axe nord-sud

•Agriculture urbaine sur certains toits de l'îlot

Expression du caractère artistique de l'îlot

•Intensification de la présence de l'art dans le paysage de l'îlot (expositions, manifestations artistiques, marché d'art, ateliers ouverts, circuit piéton découverte, etc.)

•Implantation d'œuvres d'art dans le mobilier urbain

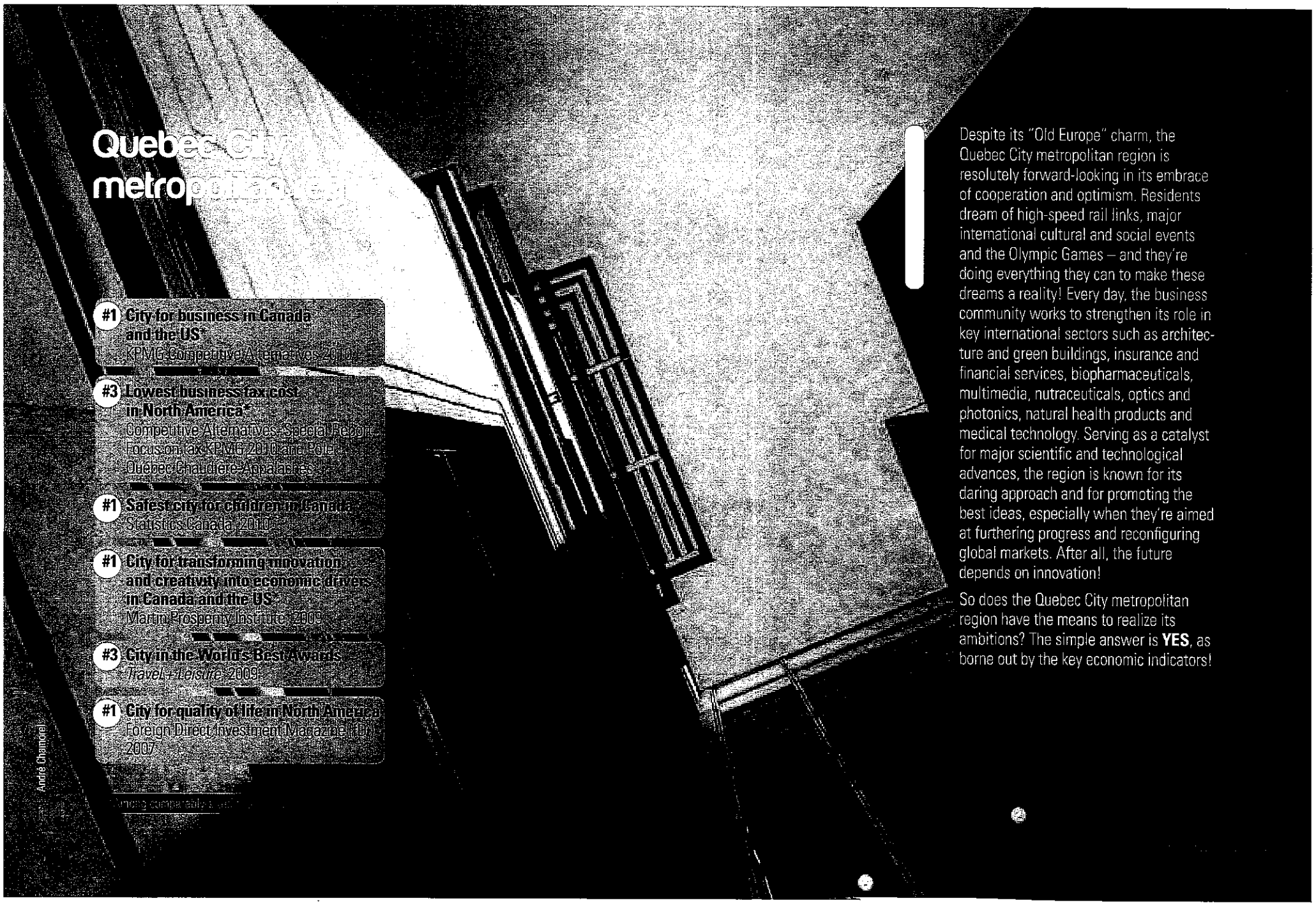
• Augmenter la participation des artistes de l'îlot aux initiatives culturelles et touristiques de Québec

Bénéfices

Renforcer le sentiment de sécurité
Améliorer la qualité de l'air
Créer un effet de rafraîchissement et une économie d'énergie
Inciter à l'activité physique (accès piétonniers)

Augmenter la participation des citoyens à la vie culturelle
Améliorer la visibilité des artistes de l'îlot
Stimuler l'activité économique artistique

Bonifier l'offre en tourisme culturel et en écotourisme (Forum universel des cultures?)
Encourager l'appropriation de la ville par la population
Limiter l'exode des jeunes familles et des artistes ayant bénéficié de subventions à l'établissement
Contribuer à la perception positive des commerces
Favoriser l'embellissement du construit négligé
Augmenter la valeur foncière



Quebec City metropolitan area

#1 City for business in Canada and the US*
KPMG Competitive Alternatives 2010

#3 Lowest business tax cost in North America*
Competitive Alternatives – Special Report – Focus on tax, KPMG, 2010 and Pole Québec-Chaudière-Appalaches

#1 Safest city for children in Canada
Statistics Canada, 2010

#1 City for transforming innovation and creativity into economic drivers in Canada and the US*
Martin Prosperity Institute, 2009

#3 City in the World's Best Awards
Travel + Leisure, 2009

#1 City for quality of life in North America
Foreign Direct Investment Magazine (UK), 2007

more comparables

André Chamorel

Despite its "Old Europe" charm, the Quebec City metropolitan region is resolutely forward-looking in its embrace of cooperation and optimism. Residents dream of high-speed rail links, major international cultural and social events and the Olympic Games – and they're doing everything they can to make these dreams a reality! Every day, the business community works to strengthen its role in key international sectors such as architecture and green buildings, insurance and financial services, biopharmaceuticals, multimedia, nutraceuticals, optics and photonics, natural health products and medical technology. Serving as a catalyst for major scientific and technological advances, the region is known for its daring approach and for promoting the best ideas, especially when they're aimed at furthering progress and reconfiguring global markets. After all, the future depends on innovation!

So does the Quebec City metropolitan region have the means to realize its ambitions? The simple answer is **YES**, as borne out by the key economic indicators!

L'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE

PIERRE D'ASSISE D'UNE MOBILITE DURABLE

Mémoire présenté par Vivre en Ville

Au Groupe de travail sur la mobilité durable de la Ville de Québec

À l'occasion de la consultation publique
Plan de mobilité durable, vivre et se déplacer autrement

Octobre 2010

L'aménagement du territoire : pierre d'assise de la mobilité durable

Mémoire présenté par Vivre en Ville

Au Groupe de travail sur la mobilité durable de la Ville de Québec

À l'occasion de la consultation publique *Plan de mobilité durable, vivre et se déplacer autrement*

Octobre 2010

Ont collaboré à la rédaction de ce mémoire :

Claudia Bennicelli
Christian Petit
Jeanne Robin
Leonardo Sa
Christian Savard



VIVRE EN VILLE
REGROUPEMENT QUÉBÉCOIS
POUR LE DÉVELOPPEMENT URBAIN
RURAL ET VILLAGEOIS VIABLE

Table des matières

TABLE DES MATIERES **3**

INTRODUCTION **1**

CONTEXTE **3**

Un plan de mobilité durable pour la Ville de Québec 3

Le développement durable 3

Une définition de la mobilité durable 3

Trois axes d'action et structure du mémoire 5

INTEGRER PLANIFICATION URBAINE ET TRANSPORTS : PRINCIPES D'UNE MOBILITE DURABLE **7**

Échelle de l'agglomération 7

Urbanisation planifiée et limitée **7**

Transport collectif structurant **12**

Construire la ville sur la ville **14**

Échelle du quartier 17

Compacité **17**

Perméabilité **19**

Mixité **21**

Les écoquartiers **23**

Échelle de la rue 24

Échelle humaine **24**

Qualité des espaces publics **27**

CONCLUSION **31**

Introduction

Partout dans le monde, de nombreuses villes se dotent désormais de stratégies pour affronter les différents enjeux de la mobilité des personnes et des marchandises. Dans le contexte international des changements climatiques, les raisons environnementales sont de plus en plus évidentes : les émissions de gaz à effet de serre du secteur des transports représentent la moitié de l'ensemble des émissions de l'agglomération de Québec.

D'autres préoccupations s'imposent également. Pour la Ville de Québec, qui prévoit une importante croissance démographique dans les prochaines décennies, la mobilité de la population est un enjeu d'envergure dans la planification de son développement. D'autant plus qu'une augmentation continue du nombre de déplacements et des distances parcourues, et une augmentation préoccupante de la congestion et des temps de déplacement sont d'ores et déjà tangibles.

Dans ce contexte, il est primordial pour la Ville de Québec de réfléchir à la stratégie de mobilité qu'elle entend mettre de l'avant dans les années à venir. Vivre en Ville salue l'initiative de la Ville d'axer cette réflexion sur la recherche d'une mobilité durable. Cela permettra à l'agglomération d'accueillir de façon harmonieuse les nouveaux arrivants tout en assurant le maintien, voire l'amélioration de la qualité de vie dans la Capitale-Nationale.

À cet égard, il est remarquable que la Ville ait étendu « la réflexion sur l'aménagement et le développement de la ville de Québec ». Vivre en Ville est d'avis que la question de l'aménagement est primordiale dans la planification d'une mobilité durable. Ce mémoire présentera non seulement pourquoi l'aménagement est si important, mais également comment il peut être mis à profit pour passer des traditionnelles contraintes de mobilité aux opportunités d'une nouvelle vision de la mobilité.

Contexte

Un plan de mobilité durable pour la Ville de Québec

Le plan de mobilité durable de la Ville de Québec propose « de nouvelles orientations pour les dix prochaines années afin de guider l'urbanisation et le développement des modes de transport dans une perspective de développement durable » (Ville de Québec, 2009a).

Le respect des principes du développement durable est en effet essentiel à l'élaboration d'une stratégie globale de mobilité durable. Une telle stratégie doit comprendre l'intégration de la planification spatiale, de l'aménagement urbain, de la gestion de la demande, de l'augmentation de la place faite aux transports viables ainsi que l'intégration des divers modes de transport. Ainsi, l'initiative de la Ville de Québec d'élaborer un plan intégré de mobilité durable est des plus pertinentes. La mise en place d'un tel plan peut permettre à Québec de devenir un exemple de communauté dynamique et proactive pour une application concrète du développement durable.

Le développement durable

Dans ce contexte, il importe que la Ville de Québec, à tous moments de la planification d'une mobilité durable, garde à l'esprit les intentions, les objectifs et la définition du développement durable, tels que promulgués dans le Rapport Brundtland. Il s'agit d'un développement qui répond aux besoins des générations actuelles sans compromettre la capacité des générations à venir de répondre aux leurs (CMED, 1988). Pour arriver à un tel développement, il est nécessaire de considérer les enjeux environnementaux, sociaux et économiques, plutôt que de les traiter séparément, comme c'est souvent le cas.

À l'échelle urbaine, le développement durable définit la recherche d'une collectivité viable, laquelle Vivre en Ville a bien documentée dans sa *Trousse Vers des collectivités viables* (Vivre en Ville, 2004). Il s'agit d'un objectif que plusieurs villes du monde visent désormais et auquel participe le Plan de mobilité durable de la Ville de Québec. Une collectivité viable doit définir à l'échelle locale sa façon de parvenir à un développement équitable sur les plans écologique et social, tant pour son territoire que vis-à-vis de l'ensemble de la planète (Emelianoff 2002). La recherche de la viabilité d'une ville ou d'un quartier consiste en un effort holistique intégrant plusieurs gestes (politiques, programmes ou designs) afin de répondre à de multiples objectifs (Beatly, 1995; Engel-Yan *et al.*, 2005).

Une définition de la mobilité durable

Voici donc une base importante pour une définition de la mobilité durable : une mobilité qui tienne compte des trois pôles du développement durable. Le déplacement des personnes à l'intérieur d'une ville et de sa région doit générer **le moins d'impacts possible sur la qualité de l'environnement**, notamment la qualité de l'air. L'offre de transport doit être **équitable**, permettant à tous d'avoir le même accès aux activités et aux services de la ville qui participent à la qualité de la vie. Enfin, la mobilité des personnes doit **soutenir l'économie locale** et l'offre de transport doit être **la plus**

efficiente possible en termes économiques. Voilà la trame sur laquelle repose l'élaboration du présent mémoire.

Mobilité durable et intégration des efforts

À l'image de la viabilité urbaine, la recherche d'une mobilité durable doit contourner les cloisonnements hiérarchiques des structures gouvernementales et éviter l'inertie trop fréquente qui en découle dans les administrations municipales (Emelianoff, 2005). Des équipes interdisciplinaires, non pas isolées dans une seule division mais regroupant des intervenants de l'ensemble de l'administration municipale, doivent pouvoir considérer les interactions que la mobilité des personnes a avec d'autres éléments de la ville.

De la mobilité...

L'utilisation du terme « mobilité » peut représenter un risque. Même s'il est parfois utilisé pour nommer de réels efforts vers le développement durable, comme dans le concept de "Mobility-oriented development" (Gehl Architects, s.d.), il correspond encore souvent à la tendance lourde allant à l'inverse. Comme le mentionnent Åkerman et Höjer (2006), la mobilité de nos sociétés occidentales est déjà grande et certains souhaitent une augmentation de celle-ci. Pourtant, la tendance actuelle à l'augmentation des déplacements ne peut que concourir à une augmentation de la consommation d'énergie, allant à l'encontre des objectifs souhaités par la Ville de Québec dans l'élaboration de son plan de mobilité durable. Les besoins en mobilité ne sont pas illimités et l'offre à cet égard doit se **pencher du côté de la diversification plutôt que vers l'augmentation continue des déplacements** (Bussière, Armoogum et Madre, 1996).

... à l'accessibilité

Voilà pourquoi la notion **d'accessibilité** à la ville sera sous-jacente à la conception de la mobilité durable que nous défendrons dans ce mémoire. La question de l'accessibilité est directement liée aux objectifs économiques, sociaux et environnementaux (Bertolini, le Clercq et Kapoen, 2005). Dans le domaine du transport urbain, l'accessibilité représente les opportunités ou les interactions potentielles à l'intérieur d'un espace géographique et se mesure habituellement en termes de distance ou de temps de déplacement (Boschmann et Kwan, 2008). Une autre définition de l'accessibilité, complémentaire à cette dernière, se traduit par la quantité et la qualité des ressources urbaines disponibles depuis un certain endroit et à un certain coût (Villeneuve *et al.*, 2006).

Établir une synergie entre soutenabilité et accessibilité, c'est développer les conditions pour favoriser les modes de déplacement urbain les plus écologiques tout en maintenant, voire en augmentant le nombre et la diversité des lieux d'activité qui peuvent être atteints dans une limite de temps acceptable (Bertolini et le Clercq, 2003). **Une analyse du transport basée sur l'accessibilité est plus appropriée que celle basée sur la mobilité** (pensée strictement en fonction du mouvement physique) puisqu'elle reflète les objectifs finaux de la planification (Litman, 2009). Cette accessibilité peut correspondre à une limitation intentionnelle des déplacements. Comme nous le verrons plus tard, l'accessibilité est aussi intimement liée à la question de l'équité, laquelle est omniprésente dans les considérations sociales du développement durable.

Trois axes d'action et structure du mémoire

L'implantation d'une stratégie globale de mobilité durable permet d'exploiter de façon optimale les divers outils favorisant l'utilisation de modes de transports viables. De manière générale, les mesures favorisant les transports viables se rattachent à l'un ou l'autre de ces trois types d'action :

1. **Appliquer une planification et un aménagement du territoire intégrés et coordonnés aux transports actifs et collectifs ;**
2. Promouvoir et mettre en place des alternatives efficaces aux déplacements en automobile et en véhicule motorisé ;
3. Rendre l'automobile moins attrayante.

Ces axes sont d'égale importance et doivent être abordés de façon intégrée, de manière à pouvoir tenir compte des interactions entre les trois types d'interventions. Dans le cadre de ce mémoire, toutefois, nous nous concentrerons sur le premier de ces trois axes. Vivre en Ville soutient que l'aménagement du territoire doit faire partie intégrante d'un plan de mobilité durable alors qu'il est trop souvent traité à part. Les études sont pourtant de plus en plus nombreuses à faire la preuve de l'influence de l'aménagement sur les déplacements et, inversement, des infrastructures de transport sur l'aménagement. Il n'est plus possible de prendre des décisions dans le domaine du transport sans considérer l'aménagement du territoire (Beatley, 1995).

Le présent mémoire présentera donc les notions d'aménagement nécessaires à l'essor d'une mobilité durable, axées sur l'accessibilité à la ville. Ces principes sont classés selon trois échelles d'intervention :

1. L'échelle de l'agglomération ;
2. L'échelle du quartier ;
3. L'échelle de la rue.

Les recommandations de Vivre en Ville visent à améliorer un plan de mobilité durable qui démontre déjà une bonne compréhension des enjeux et une bonne volonté de pousser la réflexion au-delà de la simple recherche de l'augmentation du nombre de déplacements et de la fluidité des routes. Loin de prétendre formuler une liste exhaustive des actions à entreprendre pour la région, nous estimons, de par notre expertise et grâce à nos recherches, qu'il s'agit de recommandations pertinentes et nécessaires pour mettre en place un plan de mobilité véritablement durable à Québec.

De plus, les deux autres types d'actions favorisant les transports viables sont approfondis en annexe puisqu'ils servent de trame de fond aux principes et interventions d'aménagement défendus par Vivre en Ville.

Enfin, pour chaque mesure proposée par Vivre en Ville, des exemples ont été répertoriés et sont présentés en annexe. En effet, plusieurs exemples internationaux démontrent qu'il est possible et avantageux de mettre en place la plupart de ces mesures, qui visent autant l'échelle de l'agglomération, que celles des quartiers et de la rue.

Intégrer planification urbaine et transports : principes d'une mobilité durable

Penser à l'aménagement et son rôle

L'aménagement du territoire peut être mis à contribution pour assurer que les caractéristiques de la mobilité qui, jusqu'à maintenant, ont favorisé l'automobile, favorisent aujourd'hui une mobilité durable, celle des transports actifs et collectifs. En assurant la présence d'éléments structurants favorables à la mobilité durable, l'aménagement peut intervenir directement sur la réduction de la dépendance à l'automobile et sur le transfert modal vers les transports collectifs et actifs. Pour ce faire, il faut **développer de manière cohérente la forme urbaine et le réseau de transport.**

Afin de démontrer l'impact des principes d'aménagement durables sur la mobilité, nous les avons séparé en trois sections, selon leur échelle d'intervention : l'agglomération, le quartier et la rue. Il faut toutefois noter que certains de ces éléments ont un impact sur plus d'une échelle.

Échelle de l'agglomération

À l'échelle de l'agglomération, il importe de tenir compte des effets du développement d'une ville sur la mobilité de la population, en ce qui a trait à ses déplacements sur une relativement grande distance, c'est-à-dire entre les divers secteurs de la ville. Il s'agit de l'échelle à laquelle les transports collectifs sont les plus à même de compétitionner avec l'automobile.

Afin de réduire la dépendance à l'automobile, les décisions d'aménagement de la Ville concernant l'ensemble de l'agglomération (projets d'envergure, nouveaux développements, investissements en infrastructures) doivent être cohérents. Des efforts louables pour favoriser les transports actifs et collectifs à l'échelle d'un quartier ou d'une artère peuvent s'avérer vains si le développement de la ville favorise quant à lui l'automobile.

À cet égard, nous considérons que trois aspects de l'aménagement sont d'une particulière importance : une urbanisation planifiée et limitée, un système de transport en commun structurant, et construire la ville sur la ville.

Urbanisation planifiée et limitée

L'urbanisation planifiée est le processus de planification territoriale qui guide et harmonise les actions dans l'ensemble de l'agglomération. Une urbanisation limitée présuppose quant à elle le besoin de limiter l'aire d'urbanisation, afin de freiner l'étalement urbain (Calthorpe et Fulton, 2001).

Localisation des nouveaux développements

La planification régionale doit porter une attention spéciale à la localisation de nouveaux développements. **La part modale de la voiture augmente à mesure que les déplacements s'allongent.** En général, plus on s'éloigne du centre de l'agglomération,

plus la part modale du transport collectif et du transport actif devient faible (Banister et Hickman, 2006). Ainsi, localiser les nouveaux développements dans un périmètre restreint peut encourager l'utilisation des modes de déplacement durables.

La consolidation de corridors de développement le long d'axes structurants en transports en commun permet de répondre aux besoins hors des quartiers centraux, tout en favorisant les transports collectifs. L'accessibilité d'une nouvelle zone résidentielle ou commerciale doit être pensée non pas en fonction de la facilité à rejoindre une autoroute, mais bien à la possibilité d'être desservi efficacement en transport collectif. Autoriser un projet domiciliaire en périphérie et enclavé, où une bonne desserte en transport collectif est pratiquement impossible, constitue une action contre les principes de mobilité durable.

Limites du territoire urbanisé

L'urbanisation de la région métropolitaine de Québec a été caractérisée par l'étalement pendant plusieurs décennies (Ville de Québec, 2005a). Pourtant, nous savons tous que le mode d'urbanisation étalé est incompatible avec le développement durable puisqu'il empiète sur le territoire naturel et le territoire agricole à l'extérieur de la ville, et qu'il entraîne une augmentation dramatique de l'énergie utilisée pour les déplacements (Newman et Kenworthy in Banister et Hickman 2006).

> Selon un sondage de Hoggan et Associés, 71% des Canadiens appuient l'introduction de lois pour protéger le territoire agricole et réduire les impacts environnementaux de l'étalement urbain par la promotion de villes plus denses et favorables à la marche.
>
> The Vancouver Sun, 31 mars 2006

L'urbanisation limitée est l'antidote à l'étalement (Calthorpe et Fulton, 2001). Mettre en place une **frontière** à l'extérieur de laquelle l'urbanisation est interdite nécessite de considérer les éléments suivants: la préservation de la nature ainsi que des terres agricoles, la croissance prévue de la région et le coût de nouvelles infrastructures. La frontière doit découler d'une analyse des conditions environnementales, économiques et démographiques de la région (Calthorpe et Fulton, 2001).

Pour répondre aux objectifs du développement durable, l'urbanisation planifiée et limitée doit viser (Calthorpe et Fulton, 2001) :

+ Une **offre de logements diversifiée et abordable**, qui permet de répondre aux besoins de la population à l'intérieur du périmètre urbanisé, appuyant ainsi une économie régionale performante,
+ Une **offre d'espaces verts accessibles** ainsi que la **conservation de la biodiversité et du territoire agricole**, pour augmenter la qualité de vie,
+ Une **politique fiscale équilibrée** et la **déconcentration de la pauvreté** pour contrer le déclin urbain.

Deux conditions sont nécessaires pour que l'urbanisation planifiée et limitée soit efficace (Calthorpe et Fulton, 2001) :

1. Il faut **accepter la densification à l'intérieur du périmètre urbanisé**, à défaut de quoi le prix de l'immobilier deviendra trop élevé si la région est en croissance

démographique. Dans un tel cas, les jeunes familles et les ménages à faible revenu auraient beaucoup de difficulté à se loger.

2. Il faut planifier la localisation des nouveaux développements et des quartiers densifiés **en fonction des réseaux de transports**, favorisant ainsi l'utilisation du transport collectif.

> Le résident moyen du centre-ville de Vancouver émet environ 1,5 tonne de GES alors que le résident moyen de la couronne de Vancouver lui émet jusqu'à 6 tonnes.
>
> Ville de Vancouver, traduction libre

L'urbanisation planifiée et limitée mène à une utilisation plus rationnelle de l'espace, contribuant ainsi à une réduction des distances des déplacements quotidiens. En réduisant les distances, l'accessibilité des transports actifs et l'efficacité des transports collectifs sont améliorées. Les déplacements en automobiles sont également réduits, et se font sur de moins longues distances. De plus, l'arrêt de l'étalement contribue à une augmentation de la densité de la ville. Cela entraîne la création de milieux de vie diversifiés et animés, rendant la marche et le vélo plus attractifs.

Ne pas avoir peur de la densité

L'augmentation de la densité constitue un élément incontournable du développement urbain viable et elle est nécessaire pour soutenir une mobilité durable. Toutefois, dans l'actualité récente, cette mesure a parfois été mal comprise par les décideurs ou par les citoyens, ce qui a trop souvent conduit à rejeter sa mise en application. Cette situation s'explique en partie par le fait que nous n'avons à l'esprit que de mauvais exemples de densité : tours d'habitation tout béton, regroupements de « blocs » appartements identiques, logements et condos de mauvaise qualité, tous des édifices pour la plupart construits avant les années 2000. Pourtant, les exemples inspirants de quartiers denses et à échelle humaine sont de plus en plus fréquents, ici comme ailleurs. On y trouve une panoplie de milieux et d'habitations qui peuvent accueillir toutes les clientèles, de l'étudiant jusqu'à la jeune famille en passant par le couple de professionnels. Ces quartiers se caractérisent par l'omniprésence de la végétation, la grande place accordée aux transports actifs et leur excellente desserte en transport collectif.

POSITIONS DE VIVRE EN VILLE : URBANISATION PLANIFIEE ET LIMITEE

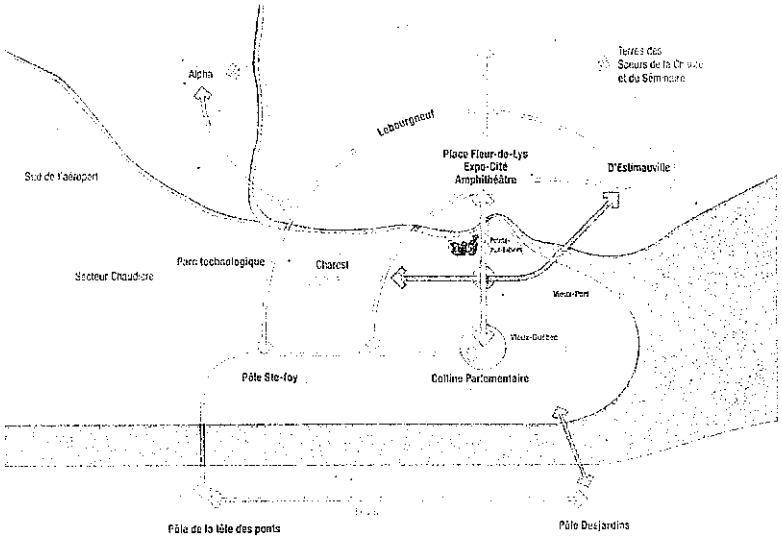
Appuis et divergences avec le Plan de mobilité durable

Vivre en Ville salue les orientations proposées dans le Plan de mobilité durable concernant une nouvelle façon, plus durable, d'urbaniser le territoire. La première orientation, concernant le développement et le redéveloppement à l'intérieur du périmètre urbanisé, ainsi que les stratégies qui en découlent sont particulièrement importantes.

Dans tous les quartiers (existants et nouveaux développements), Vivre en Ville soutient les recommandations 14 (système de transport intégré), notamment son volet Réseau de proximité, 38 (six enjeux pour favoriser les transports actifs), notamment les volets continuité et connectivité, et 29 (requalification d'autoroutes en boulevards urbains).

Vivre en Ville soutient également les recommandations 3 (diversité des modes d'habitation à l'intérieur du périmètre urbanisé) et 10 (alternatives intéressantes à la résidence unifamiliale isolée en banlieue) dont l'application serait extrêmement favorable à la consolidation du territoire urbanisé et à la réduction de l'étalement urbain.

Toutefois, le Plan de mobilité durable comporte de nombreuses incohérences entre plusieurs cartes et tableaux qui nuisent à la transparence de la Ville en matière de choix d'urbanisation. Souhaite-t-on véritablement consolider la trame urbaine actuelle ? Certaines données laissent entendre que l'étalement urbain pourrait se poursuivre.



Le plus bel exemple d'incohérence concerne les terres des Soeurs de la Charité et du Séminaire. Ainsi, en page 55 du Plan, la carte ci-contre montre les sites de développement potentiels de la Ville de Québec et identifie les terres des Soeurs de la Charité et du Séminaire. Pourtant, lorsqu'on examine la carte de la page 48, ces terrains ne sont pas identifiés comme zones de développement et de consolidation. Mais encore plus important, sur la carte de la page 46, on constate que ces terres font partie de la zone agricole permanente. Évidemment, Vivre en Ville considère que ces terres ne devraient sous aucun prétexte

être ouvertes au développement.

La volonté de combattre l'étalement urbain et de consolider le tissus urbain existant est explicite dans le Plan de monbilité durable. Toutefois, le passé étant souvent garant de l'avenir, il est arrivé à plusieurs reprises qu'un document doté des meilleures intentions échoue à freiner l'étalement. Pour éviter un nouvel échec, Vivre en Ville propose de hiérarchiser et prioriser clairement les lieux et les types de développement. En s'inspirant du tableau ci-contre que l'on retrouve à la page 47 du Plan, Vivre en Ville propose, dans le Tableau 1, un phasage ou un ordre de priorité aux types de développement.

Potentiels de développement et de redéveloppement estimés	
Potentiel de consolidation connu (colline Parlementaire, plateau de Sainte-Foy, cimenterie de Beauport, etc.)	6 400 logements
Nouveaux quartiers et écoquartiers (Pointe-D'Estimauville, Pointe-aux-Lièvres, Cité Verte)	3 000 logements
Lotissements potentiels (secteur Lebourgneuf, secteur Chaudière-Charlesbourg, etc.)	11 000 logements
Espaces libres et sous-utilisés (ex. : petits centres commerciaux des années 50 et 60)	14 000 logements
Grandes artères des Métrobus actuels et projetés	16 000 logements
Axe Wilfrid-Hamel et Père-Lelièvre	3 000 logements
Axe Charest (du boulevard Robert-Bourassa à D'Estimauville, excluant l'écoquartier)	10 000 logements
Univers de Laval (pente Myrand)	1 300 logements
PPU de Sainte-Foy	7 500 logements
Total estimé	72 200 logements

Source : Ville de Québec, 2010

TABLEAU 1 : PRIORITE DANS LES DEVELOPPEMENTS A VENIR

Zone	Logements
Potentiel de consolidation connu	6 400
[illegible]	[illegible]
Nouveaux quartiers et écoquartiers	3 000
[illegible]	[illegible]
Grandes artères des Métrobus actuels et projetés	16 000
[illegible]	[illegible]
Axe Charest	10 000
[illegible]	[illegible]
Lotissements potentiels	11 000

Afin de véritablement combattre l'étalement urbain, la Ville de Québec devrait tout mettre en œuvre pour prioriser les développements identifiés en vert. D'ailleurs, il est à noter que le potentiel de 3000 logements pour les écoquartiers nous semblent fortement sous-estimé. Quand ces développements s'approcheront de la saturation, les développements en jaune pourront être mis de l'avant. Ce n'est que par la suite que de nouveaux grands lotissements pourront être ouverts. Aussi, il nous apparaît tout à fait contreproductif de penser ouvrir les secteurs *Alpha*, *Sud de l'aéroport* et *Chaudière* dans un horizon de 15 ans, sinon nous ne permettrons pas à la consolidation urbaine, tant souhaitée, de se produire.

Recommandations supplémentaires

+ Limiter de façon plus stricte le périmètre d'urbanisation de la ville.
+ Minimiser le nombre d'ouvertures de nouvelles rues par l'imposition d'un seuil maximum.
+ Éviter les demandes de dérogation à la CPTAQ pour protéger les territoires agricoles et naturels de la région métropolitaine.
    - À cet égard, ne pas permettre le développement que Saint-Augustin-de-Desmaures souhaite faire en empiétant sur le territoire agricole.
    - Ne pas développer sur les terres agricoles des Sœurs de la Charité et du Séminaire
+ Accroître et diversifier l'offre en logements dans les quartiers centraux et dans les premières couronnes de banlieue (Beauport, Charlesbourg, Sainte-Foy, Vanier) en fonction du transport collectif, notamment :
    - Par l'acquisition de terrains pour construire des logements sociaux, ou par un zonage d'inclusion exigeant aux promoteurs d'intégrer un pourcentage de leurs unités à des prix en deçà du marché,
    - Par une réglementation exigeant une diversité des typologies de logements dans un même développement résidentiel.
+ Améliorer l'intégration des divers services de transport collectif de la Communauté métropolitaine de Québec.
    - Étudier l'intérêt de mettre en place une instance régionale de gestion des transports en commun, à l'image de l'Agence métropolitaine de transport de Montréal.
    - Donner plus de pouvoir à la Communauté métropolitaine de Québec.
+ Veiller à ce que la localisation des nouveaux équipements majeurs (Colisée, Hôtel-Dieu,...) privilégie l'accessibilité en transports actifs et collectifs plutôt qu'en automobile. Lorsque les nouveaux équipements émanent de projet privés, exiger des promoteurs qu'ils tiennent compte de ces impératifs.

Transport collectif structurant

La pratique de la planification urbaine des dernières décennies a mené à un aménagement axé sur les autoroutes, privilégiant ainsi la vitesse et l'augmentation des distances, au détriment du principe d'accessibilité. Cela a été particulièrement le cas à Québec (Ville de Québec, 2005a). La structuration du territoire en fonction des autoroutes, où l'augmentation de la vitesse est favorisée, est associée à une réduction de l'utilisation du transport collectif et du transport actif (Frank et al., 2007 ; Genre-Grandpierre, 2007).

Dans une optique de mobilité durable, la planification de nouveaux développements et la densification des secteurs existants devrait s'appuyer sur le réseau de transport collectif, et non sur la construction ou l'augmentation de la capacité autoroutière. Pour avoir un caractère structurant, un transport collectif lourd compétitif à l'automobile doit être mis en

place à l'échelle régionale (tramway, ou busway en site propre). Il s'agit d'une stratégie incontournable pour renverser le cercle vicieux de la dépendance à l'automobile et de l'étalement urbain. En plus de répondre aux besoins en déplacements, un réseau de cette envergure serait un formidable outil d'aménagement du territoire.

Structurer la ville grâce au transport collectif

Contrairement aux autoroutes qui encouragent l'étalement urbain, **le transport collectif soutient les densités plus élevées,** (Banister et Hickman, 2006). En effet, un réseau performant peut encourager l'habitation et les activités commerciales en milieu dense, en réduisant les problèmes associés à la circulation automobile (congestion, vitesse, bruit, stationnement) et en améliorant la qualité du milieu de vie. La problématique de la densification du boulevard Laurier, qui aurait tout avantage à être soutenue par une amélioration du transport collectif, en est un bon exemple. Une desserte efficace en transport en commun assurant l'accessibilité à l'ensemble du territoire et la possibilité de faire ses déplacements sans voiture peut par ailleurs encourager les gens à accepter la densification et à rechercher ce type de milieu de vie.

Par un effet de mutualité, les fortes densités renforcent également le transport collectif. La localisation de nouveaux développements le long d'axes de transport collectif augmentera le nombre d'utilisateurs potentiels, permettant une augmentation de la qualité et de la fréquence du service. En conséquence, il y aura un effet positif sur l'efficacité du transport collectif ainsi que sur son attractivité, ce qui devrait entraîner la réduction de la part modale de l'automobile (Banister et Hickman, 2006 ; Dargay et Hanly, 2004).

Pour que le développement s'articule en fonction du transport collectif, il importe de consolider des corridors de forte densité, bien délimités et à proximité des axes de transport. Cela est possible grâce au **concept de corridor d'activité,** où la mobilité et l'usage du sol sont intégrés (Curtis et Tiwari, 2008). La cohabitation des lieux de passage et des lieux de vie réduit les distances à parcourir et augmente la qualité de vie, ce qui est impossible avec le réseau autoroutier, déconnecté des fonctions autres que la capacité de se déplacer rapidement (Mumford, cité dans Marshall, 2001).

De plus, cette structuration du territoire selon les axes de transport collectif aura pour effet d'accroître l'accessibilité à la grandeur de la ville, en réduisant les distances entre les lieux d'habitation, d'emplois, de services et des axes de transport collectif. Il en ressort notamment une **efficacité accrue du marché du travail et de la consommation,** puisque les entreprises bénéficient d'une meilleure accessibilité pour leurs employés et leurs clientèles, et que la diminution du temps improductif dû à la congestion automobile signifie une plus grande productivité des travailleurs.

POSITIONS DE VIVRE EN VILLE : TRANSPORT COLLECTIF STRUCTURANT

Appuis et divergences avec le Plan de mobilité durable

Vivre en Ville est tout à fait d'accord avec l'orientation du Plan de mobilité durable voulant faire du transport collectif un outil structurant de la consolidation et du développement du territoire.

Vivre en Ville soutient les recommandations 6 (caractéristiques des nouveaux quartiers), 11 (immeubles résidentiels pour personnes âgées) et 38 (enjeux pour favoriser les transports actifs).

En matière de localisation des services de garde, Vivre en Ville soutient la recommandation 5 (localisation à proximité du transport collectif).

Vivre en Ville appuie la mise en place d'un réseau de tramway et d'un réseau d'autobus à haut niveau de service pour structurer le territoire. En ce qui concerne le tracé des premières lignes de tramway, le défi urbanistique de redévelopper l'axe Charest à l'aide du tramway apparaît tout à fait stimulant. En cas de succès, cette opération deviendrait un exemple qui ferait école en matière de développement orienté par le transport collectif. Toutefois, pour Vivre en Ville, il apparaît injustifié d'opposer l'implantation d'une ligne de tramway sur Charest à une ligne dans l'axe Québec-Sainte-Foy. Les deux axes sont nécessaires à l'atteinte des objectifs du Plan de mobilité durable.

En ce qui concerne les routes et autoroutes, Vivre en Ville croit qu'il est impératif de ne pas augmenter la capacité du réseau. Aussi, les projets décrits à la page 87 du Plan qui auraient comme effet d'augmenter la capacité routière du réseau doivent êtres reconsidérés. Les sommes dégagés doivent aller à la conversion d'autoroutes en boulevards.

Recommandations supplémentaires

+ Compléter le réseau de tramway proposé par l'ajout de 4,5 km entre l'Université Laval et le Grand théâtre.
+ Transférer une partie des fonds investis dans les infrastructures routières vers les transports collectifs.
+ Pour la construction de nouveaux développements plus périphériques, donner la priorité aux TOD (Transit Oriented Devlopments)

Construire la ville sur la ville

Rebâtir la ville sur elle-même, c'est la transformation et la densification d'un milieu urbanisé, par opposition à la croissance sur des terres agricoles ou sur des aires naturelles. Il s'agit d'une stratégie clé de développement durable, intervenant directement sur l'efficacité structurelle des agglomérations et sur la lutte à l'étalement urbain. La

stratégie de bâtir la ville sur la ville offre la possibilité d'un **développement à l'intérieur du périmètre d'urbanisation.**

Une stratégie rentable

La réutilisation des terrains proches au centre-ville peut créer une offre de logements à proximité des lieux d'emplois, ce qui entraîne encore une fois une réduction de la longueur des déplacements. Son coût total, prenant en compte les coûts sociaux et environnementaux, est moins élevé que celui du développement dans des milieux ruraux ou naturels (De Sousa, 2002). De plus, il peut s'agir d'une occasion d'augmenter les revenus de la municipalité, puisque les friches et terrains sous-utilisés n'encouragent pas l'activité économique. Finalement, le développement sur des terrains de stationnement a généralement comme conséquence une augmentation du coût de stationnement, ce qui décourage l'utilisation de l'automobile (Shoup, 2005).

On estime que le profit annuel pour la région de Toronto du redéveloppement résidentiel de toutes ses friches serait de l'ordre de 15 millions $ à 23 millions $.
De Sousa, 2002

Une opportunité de revitalisation

Sur l'aspect de la qualité de vie, bâtir la ville sur la ville donne une **nouvelle vie à des secteurs dévitalisés.** Cela augmente particulièrement l'attractivité et la sécurité des déplacements actifs, tout en assurant une densité favorable aux transports collectifs. Des espaces urbains sous-utilisés ou négligés, ainsi que des sites industriels et portuaires obsolètes, doivent être réutilisés. À Québec, les entreprises manufacturières n'occupent que 26 % de la superficie totale des secteurs industriels, la plupart de la surface de ceux-ci servant à des entreprises para-industrielles ou à des entreprises commerciales et de services (Ville de Québec, 2005a). Québec compte aussi bon nombre de terrains sous-utilisés, comme les stationnements de surface.

Une étude à Milwaukee a calculé que le développement commercial des friches entrainerait une augmentation de la valeur des immeubles à proximité de l'ordre de 15,8 % et le développement résidentiel entrainerait une valorisation de l'ordre de 8,6 %.
De Sousa, Wu et Westphal, 2009

Vivre en ville soutient que la stratégie de construire la ville sur la ville est particulièrement indiquée pour la Ville de Québec dans l'optique d'une mobilité et d'un développement durables, notamment en raison du contexte démographique et de la pénurie de logements.

POSITIONS DE VIVRE EN VILLE : CONSTRUIRE LA VILLE SUR LA VILLE

Appuis et divergences avec le Plan de mobilité durable

Selon le Plan de mobilité durable, la densité brute moyenne serait de 15 logements à l'hectare en milieu urbain (7 en milieu périurbain) (p. 14). Ainsi, le territoire urbain ne permettrait pas, dans son ensemble, de soutenir un réseau de transport collectif efficace. Le potentiel de densification sur le territoire déjà urbanisé serait également très élevé.

Vivre en Ville recommande en premier lieu de :

+ Raffiner cette estimation en évaluant la densité fine, à l'échelle des quartiers, pour pouvoir mieux cibler les secteurs où il est nécessaire d'augmenter la densité pour soutenir la mobilité durable;
+ Établir des objectifs de densité à atteindre pour chacun des secteurs de la Ville. Ces objectifs devraient être fixés en lien avec le plan de déploiement du réseau de transport collectif, en ayant à l'esprit le minimum de densité requis pour soutenir un transport collectif efficace (37,5 log./ha).
+ Qualifier le type d'occupation du territoire par secteur pour pouvoir y proposer les mesures les plus appropriées (habitat multigénérationnel; utilisation des espaces vacants; etc.).
+ Prévoir un plan d'évaluation de l'atteinte des objectifs selon une séquence temporelle.

En ce qui concerne les quartiers existants, Vivre en Ville soutient la recommandation 8 (densification le long des grandes artères) et l'orientation formulée p. 51 (transformation de maisons unifamiliales en immeubles intergénérationnels). Vivre en Ville suggère de décliner cette orientation sous la forme suivante :

+ Autoriser et encourager l'auto-densification (ajout d'un étage ou transformation du garage en résidence).

Recommandations supplémentaires

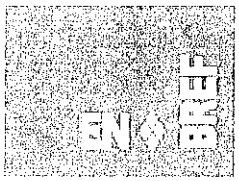
+ Densifier en comblant des espaces à grand potentiel de développement et/ou situés sur des terrains contaminés. Outre les sites déjà identifiés dans le Plan de mobilité durable (Pointe-aux-Lièvres, quartier Saint-Denis, secteur D'Estimauville), voici d'autres sites qui suivent pourraient faire l'objet de cette densification :
    - L'îlot où se trouve le centre de tri de Poste Canada,
    - Le stationnement de la Gare-du-Palais,
    - Le site adjacent à l'Université Laval, en bordure de l'Autoroute Robert-Bourassa et du Chemin Des Quatre-Bourgeois*,
    - Le terrain de l'Université Laval situé en bordure du Chemin Sainte-Foy, entre l'Avenue Du Séminaire et l'Avenue Myrand**.

    * Identifiés zones potentielles de reconversion dans le cadre du PDAD

    ** Identifiés zones potentielles de lotissement dans le cadre du PDAD. (Ville de Québec, 2009b)
+ Densifier la ville en réduisant l'espace accordé aux infrastructures routières et en maximisant les espaces verts :
    - Favoriser la reconversion d'infrastructures autoroutières en boulevards (plus d'espace et moins de nuisances, permettant davantage de constructions)
    - Lors de projets de développement et de réaménagements, minimiser la largeur de la chaussée consacrée à l'automobile (établir un seuil

maximum)

+ Se doter d'une politique propre à la décontamination des sols et l'utilisation des terrains visés. Aller ainsi au-delà du programme Climatsol du Gouvernement du Québec.
+ Mettre en place les mesures nécessaires pour atteindre les objectifs de la Ville visant à répondre aux besoins de logement, prioritairement dans les quartiers centraux :
  - Atteindre un taux d'inoccupation de 3 %
+ Densifier les zones industrielles actuelles.



À l'échelle de l'agglomération, il est possible de structurer le développement en fonction des transports collectifs, de manière à freiner l'étalement urbain et à diminuer la dépendance à l'automobile dans l'ensemble de la population.

Échelle du quartier

À l'intérieur même des quartiers, la mobilité durable est plutôt celle d'un savant mélange entre les transports actifs et les transports collectifs. Trois caractéristiques de l'aménagement sont, à ce niveau, particulièrement susceptibles de favoriser une mobilité durable : la compacité, la connectivité et la mixité.

La part modale du transport collectif est quatre fois plus importante dans les quartiers très denses que dans les quartiers peu denses.
Banister et Hickman, 2006

Compacité

Des milieux de vie denses et complets

La stratégie principale pour atteindre une forme urbaine compacte, c'est l'intensification d'activités découlant de la densification. Cela ne veut pas dire que la compacité soit synonyme de densités très élevées ou de développement monocentrique. En fait, la compacité présuppose un rassemblement d'activités qui peut être concrétisé par un développement polycentrique de moyenne densité, ayant une mixité d'usage du sol (Ewing, 1997).

Une étude de la SCHL a réalisé une modélisation de trois types de quartiers à des différentes densités : 6,5 u./ha (faible densité), 21,5 u./ha (moyenne densité) et 46,5 u./ha (haute densité). Le passage d'un quartier moins dense à un quartier plus dense conduit à une réduction des émissions de GES des habitants pour leur transport, à raison de :
- De faible à haute densité = - 38 %
- De faible à moyenne densité = - 28 %
- De moyenne à haute densité = - 14 %

Il ne faut toutefois pas sous-estimer l'importance de la densité. Si le succès d'un quartier compact dépend de la diversité des usages, de la présence d'espaces urbains sécuritaires et agréables, de l'accès à des espaces verts et d'un sens de la communauté (Banister et Hickman, 2006), **la densité demeure l'élément clé de la réussite d'un nouveau développement axé sur la mobilité**

durable. En effet, la viabilité d'un service de transport collectif ne peut être assurée qu'à partir d'un seuil minimal de clients (Schmitz et Scully, 2006). La SCHL évalue le seuil de densité minimal pour la rentabilité d'un service de transport en commun à **37,5 log/ha.** En deçà de ce seuil, les déplacements automobiles continuent d'être la norme.

Les transports actifs favorisés

La compacité de l'environnement bâti et la variété des activités à l'intérieur d'un quartier favorise les transports actifs. Grâce au rapprochement des activités, les milieux de vie permettent aux habitants de faire une partie de leurs courses, leurs activités de loisir et même leur navettage à pied ou en vélo. Cela a pour effet d'améliorer l'accessibilité aux services pour les populations qui ne disposent pas d'automobile (Mangin, 2004). L'intensification d'activités d'un quartier compact augmente la quantité de piétons dans l'espace public, entraînant ainsi une surveillance indirecte accrue sur les rues et les places. Cela augmente la sécurité des déplacements actifs et assure leur attractivité, car la présence de gens attire davantage les piétons (Gehl, 1987).

Des économies facilement réalisées

La promotion des quartiers compacts s'avère aussi **avantageuse économiquement pour les villes.** Si la compacité de la forme urbaine peut réduire les besoins de transport des personnes, elle réduit également la consommation d'énergie, de matériaux et de produits (Elkin, McLaren, et Hillman, cités par Jabareen, 2006). La compacité permet ainsi de meilleurs rendements des infrastructures et des services de voirie grâce à la réalisation **d'économies d'échelle.** Tel que l'on pourrait le présumer, le coût des services urbains par personne diminue à mesure que la densité augmente, et s'accroît à mesure que le territoire urbanisé augmente (Carruthers et Ulfarsson, 2003).

> Selon une étude de la SCHL comparant un développement de banlieue traditionnel de 21,7 log/ha avec un quartier compact et mixte comprenant 48,3 log/ha, ce dernier permet des économies d'infrastructures de 16 % par logement au moment de la construction et des économies globales de 8,8 % sur une période de 75 ans.

Au niveau de l'économie locale, le modèle de quartier compact favorise la présence et la fréquentation de commerces locaux (restaurants, boutiques, services de proximité) qui font l'attrait des villes et des quartiers les plus recherchés et en assurent la vitalité. De par la présence de services, le niveau d'animation et la facilité de s'y déplacer, les quartiers compacts peuvent offrir une qualité de vie recherchée par la « *creative class* », des gens qu'une ville comme Québec, et ses entreprises, souhaitent vivement attirer.

Pour promouvoir des quartiers compacts, les mesures suivantes peuvent être envisagées :

+ **Flexibiliser le zonage** pour permettre aux propriétaires de densifier eux-mêmes leurs parcelles.
+ **Favoriser des taux d'occupation plus élevées le long des axes de transport collectif.**
+ **Décourager l'usage du sol inefficace,** comme les stationnements de surface.

POSITIONS DE VIVRE EN VILLE : COMPACITE

Appuis et divergences avec le Plan de mobilité durable

En ce qui concerne les nouveaux développements, Vivre en Ville soutient les recommandations 9 (innovation architecturale) et 10 (solutions de rechange à la résidence unifamiliale). Vivre en Ville recommande de compléter la recommandation 6 (caractéristiques des nouveaux quartiers) sur le plan de la densité, et notamment de :

+ Exiger des nouveaux développements de densité moyenne à élevée (triplex, maisons en rangées) plutôt que les développements à faible densité ne comportant que des maisons unifamiliales.
    - Établir un seuil minimal de 37,5 log./ha pour tout nouveau développement résidentiel
    - Dans les endroits à usage mixte, établir un seuil équivalent aux 2/3 du critère de base
+ Parmi les autorisations commerciales, exiger un minimum de projets dont la densité est égale ou supérieure à 0,9 (superficie du bâtiment/superficie du terrain) pour favoriser le développement d'axes commerciaux structurants.

Recommandations supplémentaires

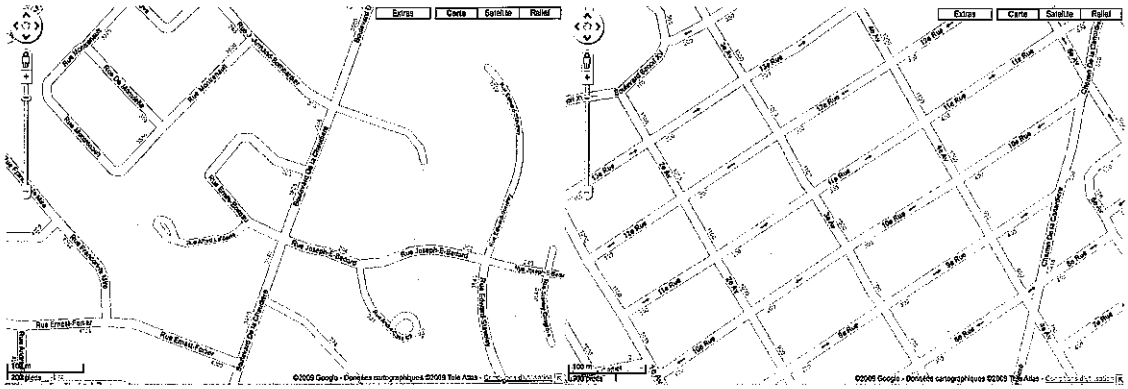
Vivre en Ville recommande par ailleurs de :

+ Subventionner les rénovations dans les quartiers de première couronne pour y attirer les jeunes familles.
+ Éliminer progressivement les stationnements de surface hors rue en transformant le minimum réglementaire de places de stationnement par bâtiment en un maximum et en taxant les stationnements de surface hors rue selon leur localisation (ex : à proximité d'un service de transport collectif).

Perméabilité

La perméabilité est la **capacité offerte, dans un environnement particulier, de choisir divers parcours.** Cette caractéristique favorise la marche et le vélo, en offrant davantage de possibilités de déplacements et en optimisant leur efficacité. Le design de la trame viaire est très important pour assurer la vitalité des rues, car, sans perméabilité, celles-ci restent vides puisqu'elles sont exclues des itinéraires piétons ou cyclistes. Les petits îlots et les trames orthogonales offrent un grand choix de parcours et facilitent l'orientation. À l'inverse, les culs-de-sac et les trames curvilinéaires réduisent les options de trajet et, par conséquent, les activités potentielles qu'un site peut offrir (Carmona *et al.*, 2003).

FIGURE 1 : DEUX ARRONDISSEMENTS DE QUEBEC – TRAME CURVILINEAIRE VS TRAME ORTHOGONALE



Source : http://maps.google.com

Éviter l'effet de barrière

La perméabilité est avantageuse en termes de coûts-bénéfices. Les coûts liés au manque de perméabilité sont le reflet des retards, de la gêne et du manque d'accès imposés par le trafic des véhicules aux piétons et cyclistes. C'est ce qu'on appelle « **l'effet de barrière** » (Stanley et Rattray, cités dans Litman et Doherty, 2009). À cet égard, il est plutôt question des coupures imposées par les rues passantes, et particulièrement les autoroutes. La ville est alors fragmentée en secteurs isolés, qu'il est difficile de relier, si ce n'est par l'entremise de l'automobile. Les grandes voies de circulation automobile, et en particulier les autoroutes, entraînent une augmentation de la part modale de l'automobile et réduisent l'accessibilité à la ville pour les populations qui n'ont pas accès à un véhicule. L'effet de barrière est un enjeu de taille à Québec, étant donné le nombre d'autoroutes urbaines qui traversent la ville, en plus des réseaux de haute tension d'Hydro-Québec et du réseau ferroviaire, qui entrecoupent la région métropolitaine et dont l'implantation a souvent ignoré les tracés historiques (Dufaux, Moretti et Morissette, 2008).

> Le coût annuel de l'effet de barrière est estimé entre 1000 $ et 1500 $ par personne affectée.
> Bein, cité par Litman et Doherty, 2009

La perméabilité est essentielle à la réussite d'un plan de mobilité durable. Sans de bonnes options de déplacements à pied ou à vélo, à travers ou à l'intérieur des quartiers, la prédominance de l'automobile risque fort de rester la norme. Or, à Québec, plusieurs quartiers ont été développés en utilisant une typologie de trame viaire peu perméable, trame qui auraient tout avantage à être, à tout le moins, complétée par des sentiers piétons et cyclables pour pallier à ce problème.

POSITIONS DE VIVRE EN VILLE : PERMEABILITE

Appuis et divergences avec le Plan de mobilité durable

Dans tous les quartiers (existants et nouveaux développements), Vivre en Ville soutient les recommandations 14 (système de transport intégré), notamment son volet Réseau de proximité, 38 (six enjeux pour favoriser les transports actifs), notamment

les volets continuité et connectivité, et 29 (requalification d'autoroutes en boulevards urbains).

En ce qui concerne les nouveaux quartiers, Vivre en Ville soutient la recommandation 6 (caractéristiques des nouveaux quartiers).

Recommandations supplémentaires

+ S'assurer que les rues des quartiers de Québec forment un réseau continu pour les piétons. Si le quartier comporte des culs-de-sac, ceux-ci devraient être reliés grâce à l'aménagement de sentiers piétonniers.
+ Augmenter le nombre de liens mécaniques entre la Basse-ville et la Haute-ville et y autoriser les vélos. Ajouter des goulottes sur certains escaliers.
+ Identifier les effets de barrière importants et y appliquer des mesures de mitigation (transformation d'autoroute en boulevard avec traverse pour piétons, passerelle, tunnel, etc.) selon le cas.

Mixité

La mixité est la **cohabitation de deux ou plusieurs activités urbaines dans une même zone.** Il s'agit d'une caractéristique importante de l'aménagement des quartiers, car elle a le potentiel de diminuer les déplacements en voiture, grâce au **rapprochement entre logements et activités ou services.** Cette réduction des distances augmente l'accessibilité, réduit la longueur des déplacements et soutient les déplacements non-motorisés ou en transport collectif (Banister et Hickman, 2006 ; Banister, 2007). La mixité favorise aussi l'animation des rues, rendant ainsi les déplacements à pied et en vélo plus sécuritaires et attrayants.

Une augmentation de 5% de la diversité des usages, de la densité, de la perméabilité de la trame urbaine et du ratio "surface des commerces/ surface des terrains", mène à une augmentation de 32 % de la marche. Lawrence et al., 2007

La séparation des activités entraîne au contraire l'iniquité de l'accessibilité. Dans un tel contexte, ceux qui disposent d'une voiture peuvent accéder à l'ensemble des activités et des services de leur région, tandis que les personnes qui ne disposent pas de voiture subissent un accès limité, voire inexistant, à ces activités ainsi qu'aux opportunités de travail (Calthorpe et Fulton, 2001).

Diversifier les activités des quartiers existants

À Québec, le mode d'urbanisation privilégié pendant les dernières décennies prônait la séparation des activités, appuyé par la construction d'un réseau d'autoroutes. Cela a entraîné la croissance considérable des distances, en plus de la désertion du centre-ville (Ville de Québec, 2005a). Des méga-pôles commerciaux ont vu le jour, drainant davantage la vitalité économique des quartiers centraux, où la mixité est la norme.

Une proportion importante de la population de Québec vit aujourd'hui en banlieue. Réaménager et densifier certains secteurs déjà urbanisés et stratégiques des banlieues, en y encourageant la mixité des activités, est sans contredit un moyen efficace d'augmenter la viabilité d'une agglomération.

Plusieurs secteurs périphériques sont propices à de tels changements et peuvent même être transformés en véritables pôles de quartier mixtes et compacts, offrant des opportunités intéressantes pour le renforcement du transport en commun et pour l'ajout de divers types d'habitations, d'emplois, de commerces et de services communautaires, récréatifs et culturels. Ces nouveaux pôles peuvent aussi offrir un nouveau cadre de vie plus diversifié et intéressant pour le piéton.

Les secteurs propices à une restructuration sont:

+ les rues ou implantations commerciales linéaires typiques des banlieues;
+ les grands centres commerciaux périurbains et leurs grandes surfaces de stationnement;
+ les grands parcs de bureaux et d'emplois (grandes zones monofonctionnelles ayant aussi de grands espaces dédiés uniquement à l'automobile);
+ les tissus résidentiels à faible densité situés à proximité des secteurs décrits ci-dessus afin de concentrer davantage de résidants à proximité des futurs pôles de services.

Plusieurs de ces secteurs potentiels sont déjà – ou ont été – des endroits achalandés pour le commerce et l'emploi, comme le secteur d'Estimauville, à Québec. On y retrouve donc souvent une concentration importante de bâtiments commerciaux et beaucoup d'espace disponible en raison des stationnements souvent surdimensionnés.

Il s'agit essentiellement de changer la nature de ces secteurs en opérant graduellement certains changements fondamentaux :

+ **remodeler leur cadre physique** pour qu'ils soient plus accueillants et sécuritaires pour les piétons;
+ **densifier le tissu urbain** et y augmenter la mixité des activités par de nouvelles constructions encadrant l'espace public et prenant avantage des nombreux espaces perdus en stationnements. Le cas échéant, des actions pour améliorer la desserte en transport public devraient accompagner la diminution du nombre de stationnements. Ceux-ci peuvent aussi faire l'objet d'un regroupement et d'une relocalisation souterraine, en étages ou à l'arrière des bâtiments.

POSITIONS DE VIVRE EN VILLE : MIXITE

Appuis et divergences avec le Plan de mobilité durable

Vivre en Ville soutient les recommandations 6 (caractéristiques des nouveaux quartiers), 11 (immeubles résidentiels pour personnes âgées) et 38 (enjeux pour favoriser les transports actifs).

En matière de localisation des services de garde, Vivre en Ville soutient la recommandation 5 (localisation à proximité du transport collectif) et ajoute la recommandation suivante :

+ Faire des représentations auprès du ministère de la Famille et des Aînés pour que les permis de service de garde soient octroyés selon une grille géographique plus fine que les subdivisions régionales actuelles, pour s'assurer

notamment de la disponibilité de service de gardes à proximité des lieux de résidence.

Recommandations supplémentaires

+ Décourager les zones de type « commercial strip » ou l'implantation de « power centers » et favoriser plutôt la consolidation de pôles de « village urbain ».
+ Assouplir les règles de zonage en milieu résidentiel pour permettre les commerces de proximité.
+ Favoriser le zonage vertical.
+ Permettre un usage industriel léger dans les quartiers résidentiels.

Les écoquartiers

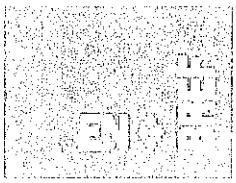
Le concept d'écoquartier applique les principes du développement durable à l'échelle d'un quartier. Intégrer la mobilité durable au développement fait partie des critères les plus significatifs dans l'application de ce concept. Les caractéristiques suivantes sont généralement recherchées :

+ Des milieux de vie complets (mixité des usages)
+ Densité de moyenne à élevée (en diminuant principalement l'espace réservé aux voitures : chaussée étroite, peu de stationnements de surface)
+ Priorité aux transports actifs (aménagements adéquats et conviviaux, stationnements pour vélos) et bonne desserte en transport collectif
+ Espaces publics de qualité et espaces verts
+ Échelle humaine
+ Gestion écologique des ressources (minimiser l'imperméabilisation des sols, écoulement des eaux de pluie à ciel ouvert, gestion des matières résiduelles, ...)
+ Milieu attrayant pour les familles (différentes typologies de bâtiments, pour tous les types de ménages et de revenus)
+ Efficacité énergétique et caractéristiques écologiques des bâtiments.

POSITIONS DE VIVRE EN VILLE : ÉCOQUARTIERS

Appuis et divergences avec le Plan de mobilité durable

Vivre en Ville soutient la recommandation 6 (caractéristiques des nouveaux quartiers) et recommande d'appliquer aux écoquartiers les recommandations déjà formulées dans ce chapitre.



À l'échelle du quartier, il est possible de créer des milieux de vie complets où les déplacements sont réduits. Un quartier relativement dense, comprenant plusieurs services et facilitant les cheminements piétons peut éviter à ses résidants l'utilisation systématique de la voiture.

Échelle de la rue

L'échelle de la rue est **l'échelle des transports actifs.** Les caractéristiques de l'aménagement à cette échelle ont pour strict objectif de rendre la marche et le vélo confortables, attrayants, efficaces et sécuritaires. À cette échelle, une grande importance est accordée aux interactions sociales via la création de milieux de vie à l'échelle humaine et la qualité des espaces publics.

À Québec, entre 2001 et 2006, la part modale des transports actifs (vélo et marche) est passée de 12,2 à 13,9 %, alors que l'automobile et le transport collectif ont connu une légère baisse de leur parts modales, de 74,9 à 74,1 % et de 8,1 à 7,9 % respectivement. La part des transports actifs est plus élevée dans les arrondissements centraux.

L'objectif étant d'accroître la part des transports actifs, il existe à cet égard un fort potentiel de transfert modal. Une étude sur la marche et le vélo note qu'aux États-Unis, 41 % des déplacements sont de moins de 2 miles et 28 % sont de moins de 1 mile (Pucher et Dijkstra, 2003). On peut très bien présumer que la situation est semblable au Canada, où la part de la marche est 2 à 3 fois moins élevée que dans plusieurs villes européennes et la part du vélo, jusqu'à 14 fois moins élevée (Transport Research Board, cité dans Pucher et Dijkstra, 2003). À ceux qui invoquent le climat pour justifier cette différence, Pucher et Buehler (2005) répondent qu'au Canada, le Yukon et les Territoires du Nord-Ouest figurent parmi les trois provinces et territoires où la part du vélo est la plus élevée. Dans le cas qui nous concerne, à Québec, la part modale du vélo n'est que de 1,3 % (Pucher et Buehler, 2005).

Échelle humaine

Un environnement à l'échelle humaine est un site dont les proportions permettent à un être humain de les mesurer par rapport à lui-même (Architecture, 2009). Un site à l'échelle humaine est plus agréable pour les piétons, car il permet la perception de l'espace à la vitesse de la marche et les espaces sont perçus comme chaleureux et intimes (Gehl, 1987). Le centre-ville de Québec peut être considéré comme étant à échelle humaine, une caractéristique déterminante pour l'attractivité et la qualité de vie de la ville.

L'échelle humaine s'oppose à l'échelle automobile. **Les aménagements à l'échelle automobile sont des espaces de circulation, conçus pour être parcourus en voiture.** L'échelle automobile est caractérisée par des espaces sans définition, de gros bâtiments et de longues distances. Règle générale, ce sont des espaces impersonnels et sans intérêt, qui offrent peu d'occasions d'interaction, décourageant en conséquence la présence humaine (Gehl, 1987, Carmona et al., 2003).

Pour leur part, **les aménagements à l'échelle humaine sont des espaces sociaux,** c'est-à-dire des espaces urbains qui permettent l'interaction des personnes autour d'activités économiques, sociales ou culturelles. L'animation des espaces sociaux assure la sécurité et l'attractivité des transports actifs, alors que la réduction de la vitesse associée à l'échelle humaine favorise l'utilisation des transports collectifs, tout en décourageant l'utilisation de l'automobile. (Gehl, 1987 ; Calthorpe et Fulton, 2001 ; Carmona et al., 2003).

La définition de l'espace

Les aménagements urbains à l'échelle humaine sont généralement associés à une **définition de l'espace public par les façades des bâtiments**, permettant de lier les éléments en un tout cohérent. Le degré de définition de l'espace est une fonction entre la hauteur des bâtiments et la largeur de l'espace qui les séparent (le plus souvent la rue). Pour une hauteur donnée d'un bâtiment versus la largeur de l'espace, une relation de 1:2 offre une bonne définition d'une rue où le piéton est à l'aise avec son environnement. Une relation de 1:4 donne peu de définition puisque la rue y est trop large, tandis qu'une relation 1:1, où la rue semble plus étroite, est souvent considérée comme une largeur acceptable en deçà de laquelle l'ensoleillement pourrait être diminué (Carmona *et al.*, 2003). Dans les cas où les proportions des bâtiments n'encadrent pas suffisamment l'espace, l'ajout d'arbres ou d'éléments de mobilier urbain peut aider à créer une échelle humaine (Jacobs, 1993).

L'importance des détails

L'échelle humaine est également associée aux détails architecturaux. Pour créer des espaces publics à valeur sociale, où il est favorisé de se déplacer lentement ou alors de s'y attarder, les façades doivent avoir suffisamment de détails pour créer de l'intérêt visuel (Gehl, Kaefer et Reigstad, 2006).

Le rapport de l'être humain à l'espace

Le piéton reste la plupart du temps au niveau de la rue. Son champ de vision étant limité, il ne peut pas s'apercevoir des détails des étages plus hauts. Ainsi, des rues bordées par des bâtiments de petite hauteur offrent la possibilité de contempler l'architecture de l'ensemble des édifices (Gehl, Kaefer et Reigstad, 2006). Les édifices de petite hauteur offrent aussi l'avantage de créer des espaces plus à l'abri du vent (Gehl, 1987).

FIGURE 2 : RELATION 1:1 – LARGEUR ET HAUTEUR ACCEPTABLES

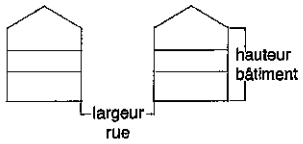


FIGURE 3 : RELATION 1:2 – BONNE DEFINITION DE L'ESPACE

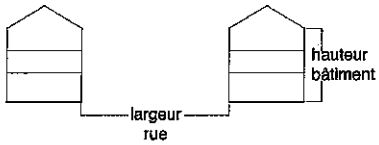
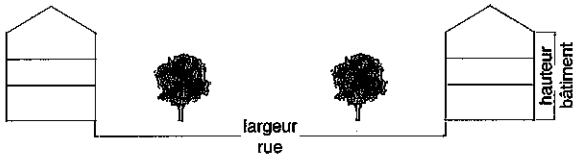


FIGURE 4 : RELATION 1:4 – LORSQUE LA LARGEUR DE LA RUE EST TROP IMPORTANTE, L'AJOUT D'ARBRES AIDE A RECREER UNE ECHELLE HUMAINE



Finalement, la possibilité de mesurer les objets est importante pour conserver l'échelle humaine. Des éléments comme les fenêtres ou des séparations entre les étages permettent d'estimer la hauteur d'un bâtiment, ce qui contribue à la perception des proportions d'un espace urbain (Hedman et Jaszewski, 1984).

POSITIONS DE VIVRE EN VILLE : ÉCHELLE HUMAINE

Appuis et divergences avec le Plan de mobilité durable

La densification urbaine étant un des principaux enjeux du Plan de mobilité durable, Vivre en Ville soutient les recommandations pour que cette densification se fasse à une échelle humaine et insiste sur ce point. La densification doit absolument contribuer à rendre les milieux de vie agréables, sains et attrayants, à défaut de quoi l'acceptabilité sociale des projets se retrouverait compromise .

Au niveau des recommandations sur les mesures à mettre en place, Vivre en Ville donne son appui à la recommandation 6 (caractéristiques des nouveaux quartiers) ainsi qu'à la recommandation 9 (innovation architecturale).

Recommantations supplémentaires

Vivre en ville recommande de préciser certaines mesures et d'accorder une attention particulière à ces points :

+ Définition d'un boulevard urbain : Le réaménagement proposé de certains tronçons d'autoroutes en boulevard urbain apparaît comme une excellente idée. Toutefois, il ne suffit pas de diminuer la vitesse permise et d'enlever les échangeurs pour réaliser un boulevard urbain adapté aux transports actifs et collectifs. Un cadre bâti avec une mixité des fonctions et des lieux de destination attrayants sont nécessaires pour transformer une autoroute en milieu intéressant. L'enjeu est de passer d'une échelle automobile à une échelle plus humaine.
+ Densification à l'échelle humaine le long des grandes artères (3-5 étages) : Davantage de balises et de critères favorisant l'échelle du piéton apparaissent nécessaires, par exemple :
  - Exiger un rapport hauteur des bâtiments/largeur de la rue d'au moins 1:2,
  - Interdire les murs aveugles,
  - Disposer les entrées des bâtiments sur les façades donnant sur les espaces publics (trottoirs).

Qualité des espaces publics

Les déplacements actifs et la réalisation d'activités dans l'espace public sont encouragés ou découragés par les qualités physiques de cet espace (Gehl, 1987). La caractéristique déterminante de la qualité d'un espace public est la quantité d'éléments que l'on peut percevoir dans un site. Cette quantité varie en fonction de la vitesse à laquelle on se déplace dans le milieu urbain. Les automobilistes ne peuvent pas se concentrer sur les détails d'un site car leur attention est consacrée à la conduite. Or, la vitesse réduite des piétons et cyclistes leur permet de s'apercevoir des détails et des nuances des paysages urbains (Rapport cité par Frank et Engelke, 2001). Les piétons et les cyclistes sont ainsi plus sensibles aux caractéristiques physiques de leur environnement que les automobilistes. Par conséquent, **la qualité des espaces publics a une forte influence sur l'attractivité de la marche et du vélo.** À l'échelle de la rue, deux éléments doivent être pris en considération lors de la création d'espaces publics de qualité :

+ le **traitement des façades;**
+ les **aménagements pour les piétons et les cyclistes,** dont un aspect important est **l'apaisement de la circulation.**

Traitement des façades

Les façades intéressantes et perméables attirent plus d'activités dans l'espace public que les façades ternes et massives (Gehl, Kaefer et Reigstad, 2006 ; Ford, 2000). Les façades des rez-de-chaussée sont particulièrement importantes, puisqu'elles sont l'interface entre l'espace public et l'espace privée. De plus, en raison du champ de vision humain limité, le rez-de-chaussée est la partie la plus visible d'un bâtiment pour un piéton. Pour concevoir

des **rez-de-chaussée attrayants**, l'incorporation des éléments suivants sur leur façade serait désirable : des unités étroites, de la transparence, des textures, de la diversité de fonctions, du rythme vertical (Gehl, Kaefer et Reigstad, 2006). La présence de murs aveugles donnant sur un trottoir constitue une mauvaise architecture à l'égard des piétons

Aménagements pour piétons et cyclistes

Des rues ayant de larges trottoirs, des pistes cyclables et des passages pour piétons sont perçus comme sécuritaires pour les déplacements actifs (Frank et Engelke, 2001). Or, **la ségrégation totale des modes de transport n'est pas considérée comme une bonne solution.** Les voies ségréguées favorisent la vitesse maximale de chacun des modes de transport, augmentant ainsi l'insécurité (Mangin, 2004). Cette séparation produit des espaces publics ennuyeux, désertés par les piétons. Pour éviter cette situation, les espaces de circulation et les espaces sociaux doivent être intégrés. Ce faisant, la circulation et les activités sociales se soutiennent et se stimulent mutuellement (Gehl, 1987).

Apaisement de la circulation

La vitesse des automobiles influence directement la perception de sécurité sur une rue (Handy, cité par Frank et Engelke, 2001). L'apaisement de la circulation est donc une **stratégie clé d'intégration des espaces sociaux et des espaces de circulation.** Il s'agit de l'utilisation de mesures physiques ou réglementaires pour réduire la vitesse automobile et le volume de trafic de transit. Ces mesures ont pour but d'augmenter la sécurité et l'animation des rues, ainsi que d'améliorer les conditions pour la marche et le cyclisme (Ewing, 2008). Parmi ces mesures, on peut nommer l'augmentation du nombre de passages de piétons, le réaménagement des stationnements, l'élargissement des trottoirs, ainsi que l'ajout d'arbres et de places pour s'asseoir (Sauter et Huettenmoser, 2008).

L'apaisement de circulation est notamment un outil pour améliorer le sens de la communauté. Les rues où le trafic est lent offrent plus d'occasions de socialisation (Gehl, 1987 ; Sauter et Huettenmoser, 2008). Or, bien que les rues soient souvent le plus grand espace public d'un quartier, elles peuvent avoir un effet négatif sur le tissu social. En effet, la vitesse et le volume du trafic automobile sont inversement proportionnels au nombre d'amitiés et de connaissances que les gens entretiennent dans leur quartier (Chiras et Wann, 2003; Gehl, 1987).

POSITIONS DE VIVRE EN VILLE : QUALITE DES ESPACES PUBLICS

Appuis et divergences avec le Plan de mobilité durable

Concernant la qualité des espaces publics et les aménagements pour piétons et cyclistes, Vivre en Ville appuie et salue les orientations suivantes du Plan de mobilité durable :

+ Favoriser l'aménagement d'aires piétonnes et d'espaces publics;
+ Encourager la marche et le vélo à des fins utilitaires en améliorant les

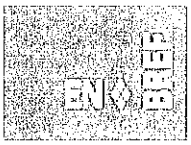
conditions de sécurité selon les saisons.

Au niveau des recommandations sur les mesures à mettre en place, Vivre en Ville donne également son appui aux recommandations 2 (part modale des transports actifs), 17 (pôles d'échange), 28 (boulevards urbains) et 38 (stratégie de transport actif). Les recommandations 30 (partage optimal de la rue), 31 (mesures d'atténuation de la circulation) et 32 (parcours piétons et places publiques) sont particulièrement applaudies.

Recommandations supplémentaires

Vivre en Ville recommande par ailleurs les mesures suivantes :

+ Diminuer la vitesse permise sur les rues locales et commerciales à 30km/h, avec des aménagements appropriés;
+ Encadrer davantage le virage à droite sur feu rouge et restreindre son application;
+ Pour les nouveaux développements, exiger la présence de trottoirs (ou un modèle de rue partagée), avec l'intégration de mesures d'apaisement de la circulation;
+ Assurer le déneigement adéquat des trottoirs;
+ Transformer certaines rues selon le modèle de rue partagée (de type woonerf)
    - Par exemple, la rue Sainte-Claire, constituant un lien piétonnier majeur entre la Basse-ville et la Haute-ville ;
+ Augmenter le nombre de bancs publics et de supports à vélos, surtout sur les artères commerciales et les espaces publics.
+ Éviter la ségrégation des différents modes de déplacement en ne confinant pas les usagers des transports actifs à certains parcours spécifiques. Les cyclistes, et surtout les piétons, devraient pouvoir bénéficier d'environnements sécuritaires et agréables dans l'ensemble de la ville.



L'échelle de la rue est celle des piétons et des cyclistes. Pour créer un milieu propice à leur présence, les proportions et les détails du cadre bâti sont tout aussi importants que la présence d'aménagements sécuritaires.

Conclusion

Par ce mémoire, Vivre en ville soutient que **l'intégration de l'aménagement du territoire et des transports** doit être à la base d'un plan de mobilité durable pour la ville de Québec.

À l'examen des principes de base de la mobilité durable, il a d'abord été constaté que les **transports actifs et collectifs** devaient être privilégiés au détriment de l'automobile, cette dernière ayant des impacts négatifs tant au niveau de la préservation de l'environnement (émissions de GES et consommation des ressources) et de l'équité sociale qu'au niveau économique. Il a également été démontré que le concept **d'accessibilité**, soutenu plus efficacement par les transports actifs et collectifs, devait prévaloir sur une perception de la mobilité en termes de rapidité et de facilité des déplacements. Or, le contexte prévalant actuellement dans l'agglomération de Québec facilite et priorise les déplacements automobiles. Il a été démontré que les interrelations entre l'aménagement du territoire des dernières décennies et le développement d'infrastructures routières ont mené à une situation d'étalement urbain et de forte dépendance à l'automobile.

Pour renverser cette tendance et favoriser l'essor d'une mobilité plus durable, il convient d'agir sur les mêmes paramètres ayant contribué à la dépendance automobile, s'appuyant cette fois sur un **aménagement urbain compact** et sur les **transports collectifs et actifs.** L'aménagement, que ce soit à l'échelle de l'agglomération, du quartier ou de la rue, peut véritablement poser les bases d'une mobilité durable en s'intégrant au développement du transport collectif et en favorisant les transports actifs. **Limiter l'urbanisation et structurer les projets immobiliers en fonction du transport en commun** en sont les principes de base. Les notions de **compacité**, de **mixité** et d'**échelle humaine** sont également parmi les principes d'aménagement à privilégier pour favoriser les modes de déplacement durables. Bien sûr, une **amélioration significative de l'offre en transport collectif** doit impérativement accompagner l'application de ces principes.

S'appuyant sur ces constats et à partir d'une solide base documentaire, les recommandations émises en dernière partie du mémoire rejoignent, en général, les orientations et les objectifs du **Plan d'aménagement et de développement de la Ville de Québec**, adopté en 2005. Soutenant l'ensemble des orientations et des objectifs du PDAD, Vivre en ville souhaite sa mise en œuvre concrète, de concert avec la prise en compte de nos recommandations.

Parallèlement aux recommandations mentionnées, Vivre en ville soutient que les conditions de réussite d'un plan de mobilité durable demeurent la **cohérence** et la **concertation** au sein des différentes instances de la Ville de Québec. Un arrimage est également à faire avec le Plan de réduction des GES de la Ville, lui-même relié aux objectifs du Québec en matière de changements climatiques.

Enfin, à la lumière de ce qui a été présenté dans ce mémoire, il appert désormais que le modèle de développement du territoire actuel, malheureusement caractérisé par l'étalement de l'urbanisation et une place démesurée accordée à l'automobile, n'est certainement plus un modèle compatible avec la mobilité durable.

ANNEXES

Mémoire de Vivre en Ville

présenté au Groupe de travail sur la mobilité durable de la Ville de Québec

Annexe 1

Mobilité et aménagement : Réduire la place de l'automobile

Priorité dans le modes de transport

1. Mobilité et aménagement : Réduire la place de l'automobile

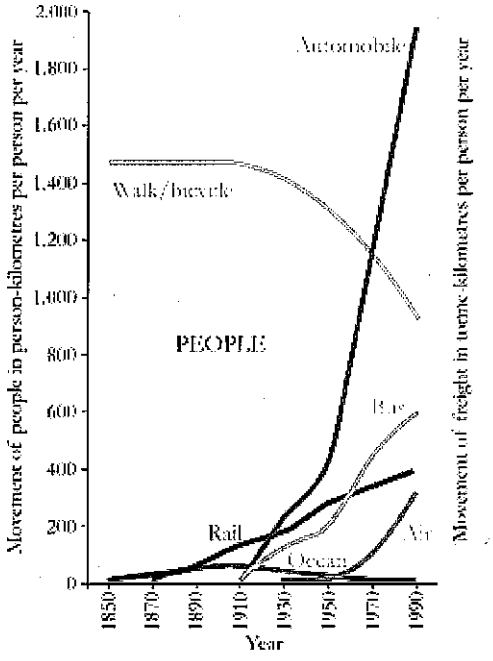
Une relation dynamique lie la forme que prend l'aménagement du territoire et le mode de transport privilégié par la population. Ainsi, la supériorité de l'automobile sur les autres modes de déplacement s'explique en grande partie par l'organisation du territoire, et vice-versa...

1.1. Contexte : la dépendance à l'automobile et son cercle vicieux

Apparition de l'automobile

Depuis l'apparition de l'automobile, la part des transports effectués avec celle-ci n'a cessé de s'accroître, et ce de façon plus marquée depuis les années 1950 (voir la Figure 7), accompagnée d'un urbanisme issu de l'idéologie fonctionnaliste. À cet égard, Québec n'est pas en reste. Avec l'aide du gouvernement fédéral, **le système autoroutier de la région de Québec est devenu, au tournant des années 80, le plus imposant au Canada** (Villeneuve *et al.*, 2006). La conséquence *sine qua non* que l'on constate aujourd'hui est la prédominance de l'automobile, tous moyens de transport confondus, en plus d'une augmentation continue du nombre de déplacements et de la distance parcourue au quotidien.

FIGURE 7 : DÉPLACEMENTS DES PERSONNES DANS LE MONDE, 1850-1990



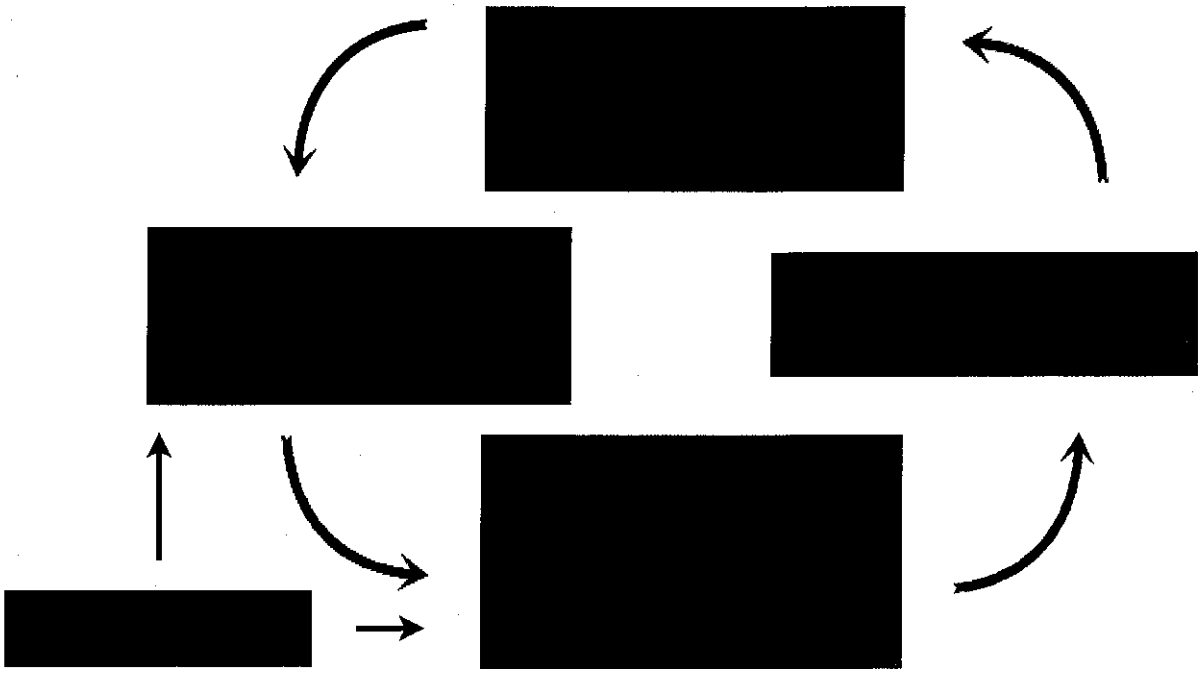
Source : OCDE et Austrian Ministry for Agriculture, Forestry, Environment and Water Management, 2000, p. 9l

La Figure 8 illustre la relation circulaire entre la consolidation d'un aménagement structurant la dépendance à l'automobile et les bouleversements du mode de développement urbain induits par celle-ci.

Implantation du cercle vicieux

D'une ville dense, axée sur la marche et sur le transport collectif et où les services devaient être accessibles à pied, on est passé très rapidement à une forme urbaine diluée, axée sur l'automobile. **L'ère du tramway** avait déjà permis l'expansion des villes au-delà de ce qu'autorisaient les déplacements non motorisés. Cependant, ce transport collectif dictait un développement urbain relativement compact où une majorité de déplacements pouvaient toujours se faire à pied, à l'intérieur du quartier.

FIGURE 8 : LE CERCLE VICIEUX DE LA DÉPENDANCE À L'AUTOMOBILE



Source : Vivre en Ville, inspiré de Société de transport de Montréal, d'après Raad, 1998

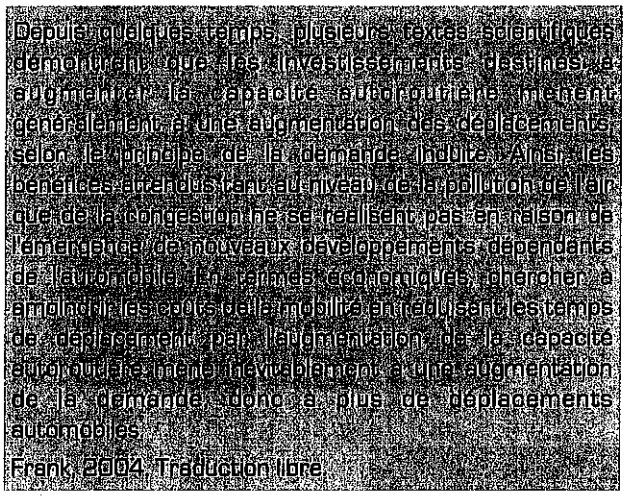
Après la seconde guerre mondiale, le mode de transport privilégié au Québec est devenu la voiture. À la recherche d'espace, les ménages ont choisi de s'établir dans la frange urbaine, une relocalisation rendue possible par leur **nouveau mode de vie motorisé**. Les nouveaux développements n'étant plus dictés par un impératif d'économie d'espace et de densité, le tissu urbain s'est déconcentré et les distances de déplacement ont augmenté. Ce nouveau mode de développement n'est pas adapté à l'utilisation des transports collectifs et actifs : **les distances sont trop longues pour être parcourues à pied et la densité trop faible pour soutenir un transport collectif efficace**. Pour répondre à leurs besoins de transport, les ménages qui se sont installés loin des pôles d'emploi, des commerces et des services sont forcés de recourir à la voiture pour une proportion de déplacements croissante.

Cette augmentation de la circulation automobile va générer une **congestion** à laquelle, dans toute l'Amérique du Nord, les gouvernements répondent en développant des réseaux routiers et autoroutiers tentaculaires, desservant des zones périphériques de plus en plus éloignées des centres-villes. C'est ici que le cercle vicieux s'enclenche car, **en augmentant la capacité autoroutière dans le but de diminuer la congestion, on obtient l'effet inverse à celui escompté.**

Pour chaque augmentation de 10 % de la capacité routière, il y a de 4,7 % à 12,2 % plus de congestion routière sur une période variant entre 10 et 15 ans.

Noland et Lem, 2000; Hansen et Huang, 1997, In Équiterre et Vivre en Ville, 2009.

Profitant des voies rapides qui réduisent leur temps de déplacement, les ménages s'installent dans les secteurs périphériques où l'accès à la propriété est moins onéreux qu'au centre. Les **faibles densités** caractéristiques des développements de 2e et 3e couronne de banlieue ne permettent pas de supporter un service de transport collectif efficace. L'absence de commerces et services de proximité contribue à rendre l'usage de la voiture inévitable pour le moindre déplacement.



À moyen terme, c'est autant de voitures additionnelles qui viennent prendre leur place dans les embouteillages. Leurs conducteurs réclament alors encore plus de routes, croyant alléger la congestion... C'est le principe de la **demande induite**. Le développement des réseaux autoroutiers urbains soutient l'étalement, la motorisation des déplacements et la congestion. Notons que ce cercle vicieux est soutenu par l'établissement progressif des emplois et surtout des commerces à proximité du réseau autoroutier. **Les pôles commerciaux de quartier disparaissent au profit des grandes surfaces** : la distribution des biens s'est adaptée à l'évolution de la mobilité. Cette séparation des fonctions contribue à l'étalement urbain.

Au fur et à mesure que **le tissu urbain s'adapte à la voiture, il devient de moins en moins compatible avec les autres modes de transport** qui, pour être efficaces, ont besoin d'une certaine densité. C'est ainsi que la fréquentation des transports collectifs a décliné à partir des années 1930 pour se stabiliser dernièrement à des parts modales modestes, au point que plusieurs réseaux de transport collectif ont été démantelés (Vivre en Ville, 2009).

Dynamique de développement non viable

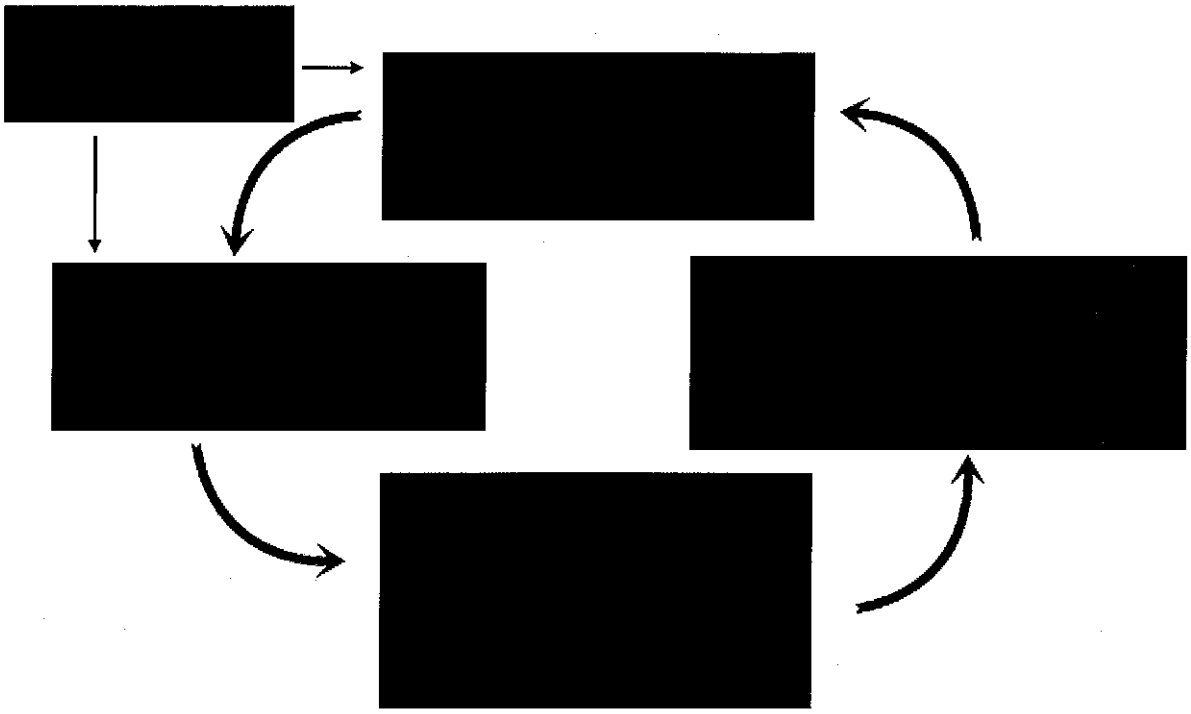
Ce qui est en cause ici, c'est le système sur lequel se base l'offre de transport. Le réseau routier est fait de sorte que **plus les distances sont grandes, plus l'automobile est rapide et efficace, poussant les gens à aller habiter toujours plus loin, là où les autres modes de transport sont de moins en moins performants.** (Genre-Grandpierre, 2007). « La supériorité de l'accessibilité automobile est inscrite dans la structure même des réseaux et les politiques d'aménagement, fondées sur la rentabilité et l'efficacité selon lesquelles on aménage d'abord les voies les plus chargées pour augmenter leur capacité et leur vitesse, tendent à accentuer la hiérarchisation et à renforcer cette supériorité » (Genre-Grandpierre, 2007, p. 31). Nous savons aujourd'hui que cette dynamique de développement induite par l'automobile n'est pas viable, et que cette tendance doit être renversée pour répondre aux principes de durabilité.

1.2. Inverser la tendance : la logique de la collectivité compacte

La voiture produit et vit de l'étalement urbain : elle a besoin d'espace, tant pour circuler que pour stationner. Inversement, les transports collectifs et actifs sont efficaces dans des **milieux denses et mixtes.** Pour renverser le cercle vicieux de la dépendance à l'automobile, les pratiques d'aménagement et les politiques de transports doivent opérer un changement de direction majeur. Plutôt que de perpétuer le cercle vicieux de l'étalement urbain et de la dépendance à la voiture, il faut enclencher dès aujourd'hui un cercle vertueux de la **ville compacte** et de **l'amélioration des transports collectifs.**

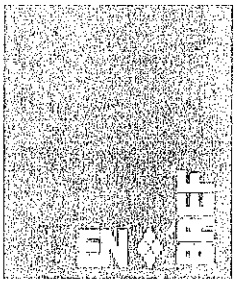
Seule l'intégration de la planification urbaine et du transport permettra de réduire les besoins de déplacements motorisés et d'assurer les principes d'une mobilité durable.

Figure 9 : Le cercle vertueux du développement urbain viable



Source : Vivre en Ville, inspiré de Société de transport de Montréal, d'après Raad, 1998

Le cercle vertueux du développement urbain viable consiste ainsi à **restructurer la collectivité autour de l'accessibilité**, en recomposant des milieux de vie complets et agréables où la voiture n'est plus une nécessité. Les ressources dévolues auparavant à la voiture peuvent alors être utilisées pour renforcer le cycle de la ville compacte.



La voiture produit et vit de l'étalement urbain : elle a besoin d'espace, tant pour circuler que pour stationner. Inversement, les transports actifs et collectifs sont efficaces dans des milieux denses et mixtes.

Dans le cadre de son plan de mobilité durable, la Ville de Québec a la possibilité de renverser le cercle vicieux de la dépendance à l'automobile en déployant une stratégie d'aménagement qui favorise le développement de collectivités compactes et en investissant massivement dans les transports collectifs.

2. Priorités dans les modes de transport

Dans l'annexe qui suit, nous regarderons d'abord les considérations environnementales, sociales et économiques dont il faut tenir compte dans un plan de mobilité durable. Partant de là, Vivre en Ville soutient que la mobilité durable doit passer par une accessibilité à la collectivité basée en priorité sur les transports actifs, puis collectifs et, en dernier recours, l'automobile.

2.1. Considérations environnementales

En ce qui concerne les considérations environnementales, il importe de s'assurer que les modes de transports que l'on valorise soient ceux qui ont le plus faible impact sur la qualité de l'environnement.

2.1.1. Les gaz à effet de serre

En termes de transports, la qualité de l'environnement est majoritairement associée aux émissions de gaz à effet de serre (GES) et leur influence sur les changements climatiques. En effet, le secteur des transports est à l'origine de 37,4 % des émissions de GES au Québec, dont 85,8 % sont attribuables au transport routier (MDDEP, s.d.).

À Québec

Pour la Ville de Québec, les chiffres sont similaires :

+ **50 % des émissions de GES de l'agglomération sont attribuables aux transports, dont 80 % est la part des transports routiers** (Ville de Québec, 2008).
+ 72,3 % des émissions du secteur des transports proviennent des **automobiles** et des **camions légers** (majoritairement des véhicules utilitaires sports).
+ 2,2 % des GES de l'agglomération sont émis par les autobus, lesquels effectuent 6,9 % des déplacements (Ville de Québec, 2008; RTC, STLévis et Gouvernement du Québec, 2008)
+ hausse de 16,6 % des émissions de GES à Québec entre 1990 et 2006, hausse qui provient principalement de la **croissance des émissions du transport routier** (Ville de Québec, 2009).

> La combustion de combustibles fossiles et la disparition permanente du couvert forestier sont les principaux responsables de la croissance des GES.
> Ville de Québec, 2008, p. 4

L'avantage des transports actifs et collectifs

Puisque les émissions de GES en transport sont en constante augmentation, les principes d'une mobilité viable appellent à des actions pour enrayer cette croissance et réduire les déplacements motorisés.

Les émissions de GES par personne transportée démontrent clairement l'importance de l'automobile comme émetteur par rapport aux autres modes. L'utilisation accrue des transports actifs et collectifs peut donc contribuer à une réduction substantielle des émissions de GES. Comme le démontre le Tableau 1, l'automobile émet environ 5 fois plus de GES par personne qu'un autobus au diesel transportant 40 passagers. Appliquée au métro, en quelque sorte comparable au tramway, la comparaison atteint quelques milliers de fois plus d'émissions pour l'automobile.

2.1.2. La qualité de l'air

Outre les émissions de GES, la **qualité de l'air** est directement influencée par l'émission d'autres polluants atmosphériques dont l'automobile est un grand émetteur (Ministère de l'environnement, cité dans CRERQ, 1995) :

+ Hydrocarbures
+ monoxyde de carbone
+ oxyde d'azote.

Au Québec, le transport routier est ainsi responsable de l'émission de près de 80 % de certains gaz causant le **smog** (AQLPA, 2009).

En comparaison, les transports en commun sont à l'origine de 4 fois moins de pollution atmosphérique, par kilomètre et par passager, qu'un automobiliste (ATUQ, 2009). Malgré l'évidence, soulignons que les transports actifs, tels que la marche et le vélo, n'émettent aucun GES, ni autre polluant atmosphérique.

TABLEAU 1 : ÉMISSIONS DE GES PAR KILOMÈTRE-PASSAGER SELON LE MODE DE DÉPLACEMENT

Modes de déplacement	Émissions de GES (g.CO2/km-passager)
Automobile (1,2 passager, 10 litres/100km)	182
Autobus (40 passagers, diesel)	88
Métro (120 passagers, hydroélectricité)	0,01
Vélo/Marche	0

Sources : US Environmental Protection Agency, Société de transport de Montréal, Réseau de transport de la Capitale

2.1.3. Consommation de ressources

Ressources non renouvelables

La consommation des ressources naturelles, en particulier les **ressources non renouvelables**, est également au cœur des préoccupations environnementales liées à la mobilité. Il est évidemment question ici de la consommation de pétrole et autres combustibles fossiles. Le transport est à l'origine de 66,1 % de la consommation de produits pétroliers énergétiques au Québec, dont 84,9 % est attribuable au transport routier (MRNF, s.d.).

Territoire et étalement urbain

Entre 1971 et 2001, alors que la population de Québec augmentait de 42 %, sa superficie occupée augmentait de 248 %.
(CMQ, 2006)

Une autre ressource qui fait l'objet d'un grand débat en ce qui a trait au transport urbain est le territoire lui-même, dont l'utilisation grandissante liée à l'automobile (par l'étalement urbain) affecte les **espaces encore naturels**. L'étalement urbain est effectivement l'affaire de l'automobile, cette dernière étant plus efficace sur de longues distances que sur de plus courts trajets, en particulier dans des systèmes urbains structurés par des autoroutes (Genre-Grandpierre, 2007). Les conséquences de l'étalement urbain sont liées à la **faible densité** des nouveaux développements, à **l'augmentation des surfaces imperméables**, ainsi qu'à la **perte de forêts, de milieux humides et de terres agricoles** (Hasse et Lathrop, 2003). L'étalement urbain à Québec suit la trame dictée, il y a maintenant 40 ans, par la planification d'un vaste système d'autoroutes datant de 1968 (Villeneuve *et al.*, 2006). De toute évidence, **il faut décourager l'utilisation de l'automobile si l'on veut limiter l'étalement urbain et ses nuisances environnementales.**

Des 3000 demandes d'exclusion de la zone agricole que reçoit la Commission de la protection du territoire agricole à chaque année, près de la moitié concerne des projets d'usage résidentiel.
CAAAQ, 2008

Territoire et infrastructures routières

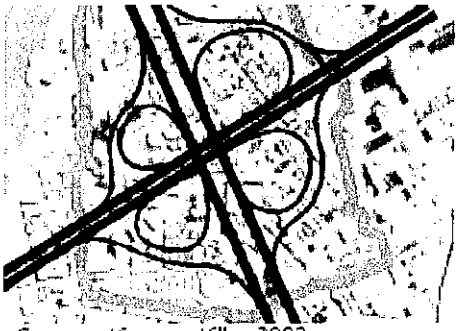
Les transports actifs et collectifs contribuent à limiter l'espace consacré au réseau routier. Les infrastructures routières et autoroutières sont effectivement d'incroyables

consommateurs d'espace. À lui seul, l'échangeur des Galeries de la Capitale correspond approximativement à la superficie de l'arrondissement historique du Vieux-Québec.

Inversement, la voie réservée aux autobus sur le Pont Champlain à Montréal, durant la période de pointe, transporte le même nombre de passagers que trois voies automobiles, ou l'équivalent d'un nouveau pont (CCMM, 2004).

Le Tableau 2 et la Figure 2 illustrent la consommation d'espace et l'efficacité des différents modes de déplacement.

FIGURE 1 : L'ÉCHANGEUR DES GALERIES DE LA CAPITALE TIENT DANS LE VIEUX-QUÉBEC



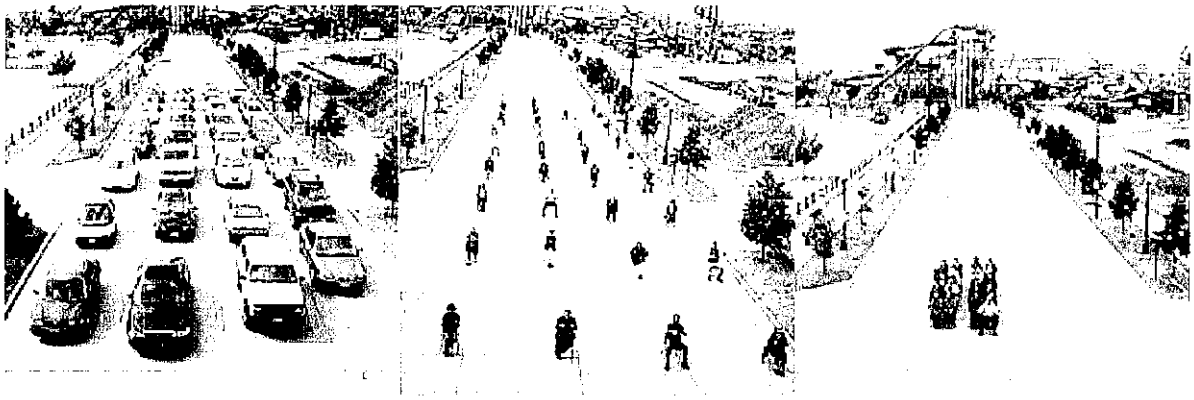
Source : Vivre en Ville, 2003

TABLEAU 2 : ESPACE REQUIS PAR LES DIFFÉRENTS MODES DE DÉPLACEMENT

Pour transporter 200 personnes		
1 tramway	3 autobus	167 voitures
30 m	39 m (autobus de 12 m de long)	Plus de 1 km (5 m/voiture et 1 m d'espacement)

Source : Vivre en Ville

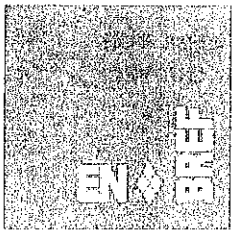
FIGURE 2 : PLACE OCCUPÉE PAR LES PASSAGERS DE DIVERS MODES DE TRANSPORT



Source : www.cafree.free.fr

2.1.4. Qualité de l'eau

Une étude sur les eaux de ruissellement dans un quartier résidentiel a démontré que **80 % du ruissellement de surface était relié à l'imperméabilisation des sols au service du transport, principalement pour les rues et les stationnements** (Pitt et Voorhees, cités dans Heaney, 1999). Le ruissellement des eaux de surface, détournées de la filtration du sol, contient plusieurs polluants, dont des métaux lourds, des matières organiques (exigeantes en oxygène), des bactéries, des nutriments, des pesticides et des hydrocarbures aromatiques polycycliques (Weiss, 1995). En plus de drainer ces polluants vers les cours d'eau, cette modification du sol urbain a plusieurs conséquences, dont la perte de milieux humides, la réduction de la recharge de l'eau souterraine, l'érosion, les inondations, l'assèchement plus rapide des cours d'eau en période sèche ou la fragilisation des cours d'eau les rendant plus sensibles aux autres polluants et à la sédimentation (Weiss, 1995).



La mobilité orientée sur l'utilisation de l'automobile a de nombreuses conséquences négatives sur l'environnement. Les infrastructures dédiées à l'automobile et l'étalement urbain qui en découle génèrent une consommation insoutenable des ressources naturelles et du territoire, et contribuent à la dégradation de la qualité de l'eau. L'utilisation de l'automobile nuit à son tour à la qualité de l'air tout en accentuant la problématique des changements climatiques.

2.2. Considérations sociales

Vivre en Ville soutient qu'une ville accessible est une ville où la structure de la mobilité de ses habitants limite les impacts négatifs et même favorise des effets positifs sur la **santé** de sa population, offre un **accès à la ville équitable** pour l'ensemble de ses habitants et assure un **sens de la communauté**.

2.2.1. Santé

La mobilité des individus suscite le débat sur trois principales questions de santé : les **maladies reliées à la pollution atmosphérique, les risques de l'inactivité** liée aux modes de déplacements motorisés et la **sécurité routière**.

Maladies liées à la pollution atmosphérique

En réduisant la qualité de l'air, la pollution atmosphérique engendrée par les transports motorisés est liée à des troubles de santé importants tel que l'asthme, les maladies cardiaques et les maladies respiratoires, ainsi qu'à des décès prématurés (Santé Canada, 2009). Dans la région de Québec, ce sont **8 % des décès qui seraient reliés à la pollution atmosphérique** (Judek *et al.*, 2004).

Risques de l'inactivité

Dans les banlieues, où l'automobile prédomine, le niveau **d'activité physique** (en particulier le transport utilitaire actif) est plus faible que dans les développements centraux et plus compacts, de même que les problèmes d'obésité y sont plus grands (McCann et Ewing, 2003). Selon une étude de Frank, Anderson et Schmid (2004), **les risques d'obésité augmentent de 6 % pour chaque heure par jour passée dans une automobile et, inversement, diminuent de 4,8 % pour chaque kilomètre marché.**

L'inactivité est l'un des problèmes majeurs de santé liés à la morbidité et aux maladies chroniques (Frank et Engelke, 2001). Au Canada, les personnes inactives utilisent en moyenne les services de santé 38 % plus souvent que les personnes actives (Sari, 2009). Or, il est faux de croire que l'activité sportive est en mesure de palier à elle seule à l'inactivité conséquente à nos modes de vie. En revanche, plusieurs textes ont expliqué en quoi et comment l'aménagement peut améliorer le niveau d'activité de la population et, par conséquent, sa santé (Booth *et al.*, 2005; Davey *et al.*, 2008; Demers, 2006; Frank et Engelke, 2001; Gauvin *et al.*, 2008; Higgins, 2005).

Sécurité routière

Enfin, un aspect de la santé parfois négligé est celui des **blessures et décès liés au transport**. Les activités de transport sont la cause de décès et de blessures graves lors d'accidents de la route. Au Canada, les accidents impliquant des véhicules motorisés tuent plus de 3 000 personnes chaque année et sont la cause principale de décès par accident pour les moins de

35 ans. Quant aux transports en commun, le taux de collisions mortelles par km/passager ne correspond qu'à 5 % de celui de l'automobile (ACTU, 2003).

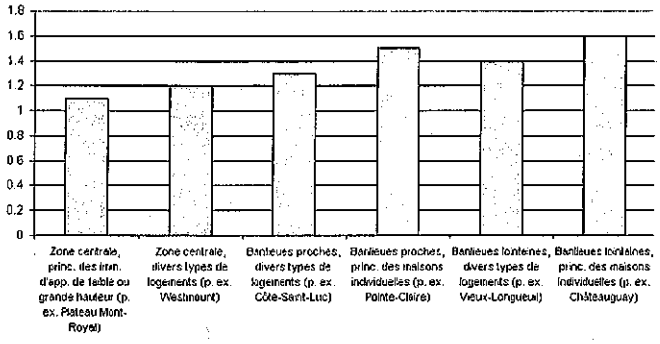
2.2.2. Équité

La mobilité durable doit se soucier de **l'équité dans la distribution des opportunités**, donc de l'accessibilité, et en particulier de l'équité envers les plus démunis (Boschmann et Kwan, 2008).

Coûts réels de l'automobile

L'abordabilité de la vie en banlieue, fondée sur l'utilisation de l'automobile, ne se base que sur les coûts de constructions des maisons alors qu'une réelle abordabilité, tenant compte de l'ensemble du coût de la vie, nécessite le développement de quartiers indépendants de l'automobile (Beatley, 1995).

FIGURE 3 : TAUX DE MOTORISATION DES MÉNAGES SELON LES TYPES DE QUARTIER – MONTRÉAL



Source : SCHL, s.d.

Une étude de la SCHL a démontré, pour la région de Montréal, que les quartiers à plus forte concentration en maisons individuelles sont aussi ceux où les destinations quotidiennes sont les plus éloignées et où le nombre de véhicules par ménage est le plus élevé (SCHL, s.d.).

D'ailleurs, au Québec **le taux de motorisation des ménages croît à mesure qu'on s'éloigne des centres-villes.** L'agglomération de Québec a un taux de motorisation de 1,2 véhicule par ménage alors que sur la rive sud, ce taux grimpe à 1,8 (RTC, STLévis et Gouvernement du Québec, 2008). La situation est similaire à Montréal. La Figure 3 et le Tableau 3 illustrent bien cette dépendance à l'automobile et ses origines.

TABLEAU 3 : PROXIMITÉ PAR RAPPORT AUX DESTINATIONS QUOTIDIENNES – MONTRÉAL

Nombre moyen d'écoles dans un rayon de 1 km²	10,0	10,1	4,7		3,2
Densité des ménages (par km²)	3 800	4 000	1 700		770
Emplois dans un rayon de 1 km du lieu de résidence	12000	10000	5000		1560
Emplois dans un rayon de 5 km du lieu de résidence	240000	210000	90000		34000

Source : SCHL, s.d.

Le transport est un important poste de dépenses pour les ménages :

+ Depuis les années 1990, le transport est passé du troisième au deuxième rang (13,4 % en 2006) dans les postes de dépenses des ménages au Québec, supplantant l'alimentation (ISQ, 2009b).
+ Dans la région de Québec, les dépenses en transport ont bondi de 28,8 % entre 2003 et 2007 (Statistique Canada, 2007).
+ Le coût annuel moyen de l'utilisation d'une automobile s'élève à 8 400 $ (CAA, 2009).

Pour un ménage, cette dépense peut constituer une proportion considérablement importante de ses revenus. D'ailleurs, **les dépenses de transport sont en augmentation particulièrement chez les populations à faible revenu** (Deka, cité dans Boschmann et Kwan, 2008).

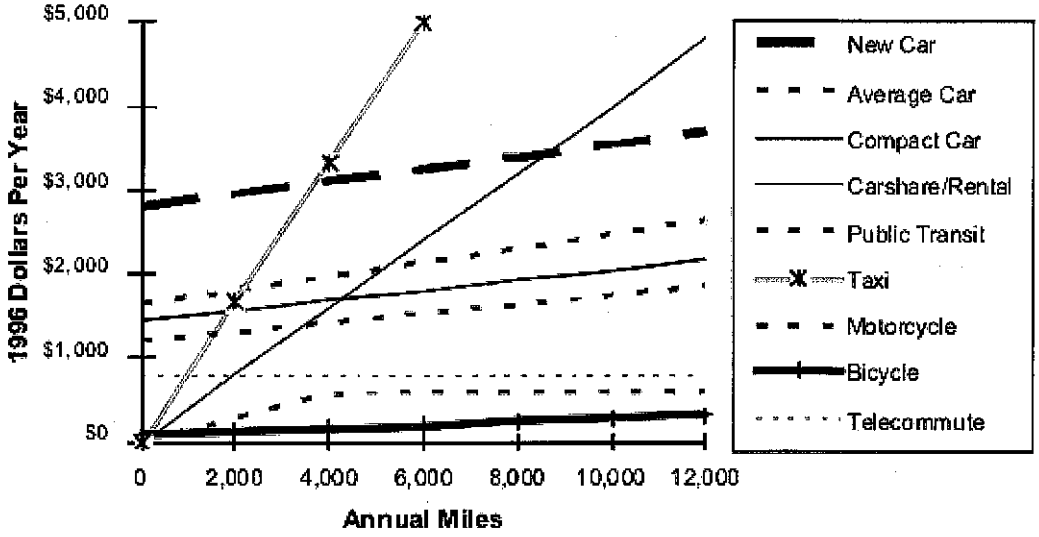
Accessibilité des transports actifs et collectifs

L'utilisation des transports actifs et collectifs permet de réduire la totalité ou une partie des coûts reliés à l'automobile, augmentant le revenu disponible des ménages pour d'autres types de dépenses.

L'investissement de fonds publics dans le réseau routier représente une contribution sociale surtout favorable aux mieux nantis. Inversement, **l'argent attribué à l'amélioration des infrastructures piétonnes et cyclistes supporte l'accessibilité pour tous**, incluant les personnes à faible revenu, lesquelles font un plus grand usage de ces infrastructures au Canada (Butler, Orpana et Wiens, 2007).

Quant au transport en commun, son **coût unitaire de déplacement est de deux à trois fois plus faible que pour la voiture** (CCMM, 2004). Les investissements en transports collectifs permettent donc également une plus grande équité pour l'accès aux emplois et aux centres d'activité, notamment pour les personnes à faible revenu et celles qui ne sont pas en mesure de conduire une automobile (personnes âgées, jeunes, handicapés).

FIGURE 4 : COÛT DES DIFFÉRENTS MODES DE TRANSPORT



Source : Litman et Doherty, 2009, p. 5.1-11

Conséquences inéquitables

L'équité doit aussi être considérée sous l'angle des **nuisances, dues au transport, subies par la population.** Encore une fois, la mobilité axée sur l'automobile est à éviter puisque ses

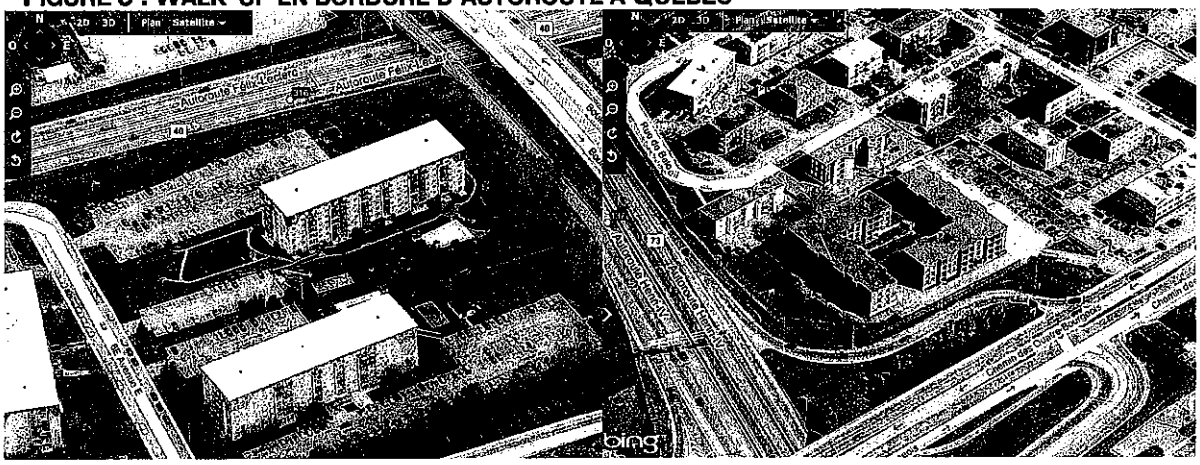
répercussions sur la santé via l'inactivité ou la pollution de l'air semblent être plus **importantes chez les personnes âgées, les minorités et les populations les plus pauvres.** Les personnes âgées sont sans doute plus touchées en raison de leur manque de ressources pour compenser les limitations de leur environnement (Strum et Cohen, 2004). Quant aux minorités et aux populations les plus pauvres, elles habitent souvent dans les quartiers les plus directement touchés par les nuisances environnementales des transports (Schweitzer et Valenzuela, 2004).

Des exemples à Québec

St-Sauveur, l'un des quartiers les plus pauvres de Québec, est mal desservi en transports collectifs et en infrastructures pour les transports actifs. Il faut reconnaître les efforts mis dans l'aménagement des trottoirs sur le boulevard Charest, mais dans le contexte de l'ensemble du quartier, ces efforts sont insuffisants pour réellement encourager la marche et le vélo. Quant aux transports collectifs, la densité de population du quartier justifierait allègrement une augmentation de leur nombre et surtout de leur fréquence.

À Québec comme ailleurs, plusieurs logements abordables (comme dans les Walk-up) sont situées près des autoroutes et autres voies de transit fort achalandées. Les populations, souvent à faibles revenus, qui y habitent sont par conséquent plus exposées que la moyenne aux nuisances de l'automobile. Ces quartiers sont la plupart du temps aménagés en fonction de l'automobile et sont, par conséquent, hostiles aux transports actifs. La Figure 5 donne un bon aperçu sur ce type d'habitations et de quartiers.

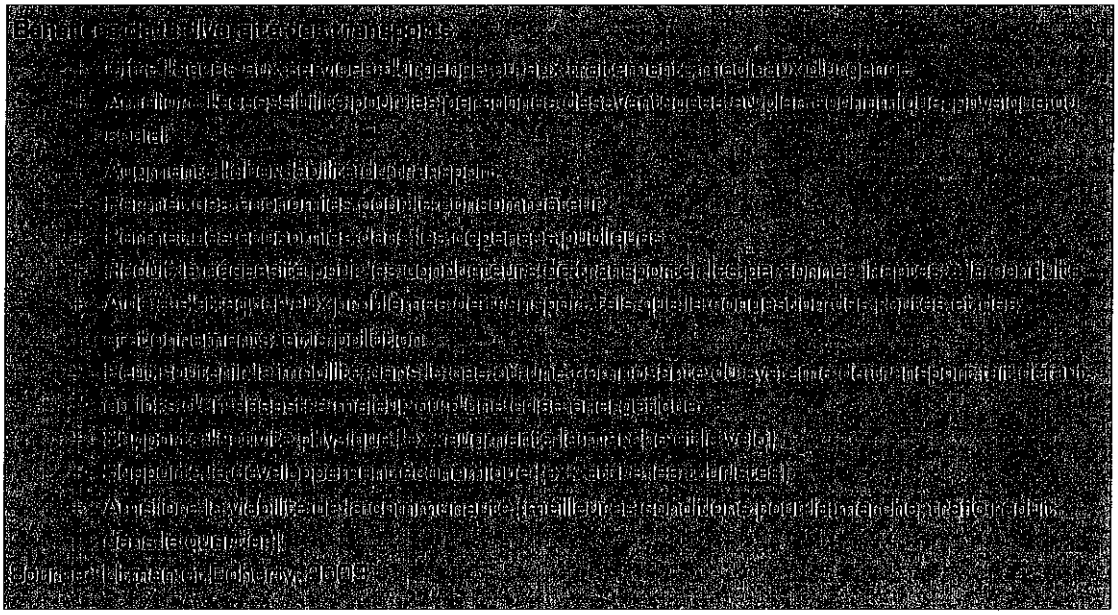
FIGURE 5 : WALK-UP EN BORDURE D'AUTOROUTE À QUÉBEC



Source : www.bing.com/maps

Accessibilité via une offre de transport diversifiée

D'un certain point du vue, l'automobile permet des déplacements plus rapides et plus diversifiés, que ce soit pour l'emploi ou les activités commerciales et personnelles (Kennedy, 2002). En revanche, tenir compte de l'ensemble des coûts non seulement économiques, mais aussi sociaux et environnementaux, de l'utilisation massive de l'automobile réduirait considérablement sa réelle accessibilité (Villeneuve *et al.*, 2006). Une option intéressante réside dans une **offre de transport diversifiée.** La diversification répond non seulement à la volonté d'équité, en particulier à l'égard des plus démunis, mais à plusieurs autres objectifs de la mobilité durable (Litman et Doherty, 2009).



2.2.3. Communauté

Enfin, une ville qui se veut viable doit favoriser la cohésion sociale et le sens de la communauté. Alors que l'automobile est le symbole même de l'individualisme et de l'isolation, **les transports actifs et collectifs offrent de meilleures occasions de socialiser**. La raison même de l'existence des villes est de maximiser les échanges de toutes natures (biens, services, idées, savoirs, amitiés, etc.) et la rue est le lieu par excellence de la diversification de ces contacts humains. Or, depuis la Deuxième Guerre mondiale, la fonction de la rue s'est progressivement limitée à celle de couloir de déplacement, essentiellement pour l'automobile, au détriment des autres fonctions (Léménorel, 1997). Comme le démontre la Figure 6, l'intensité de **la circulation automobile a des conséquences immédiates sur le réseau social des habitants du quartier** (Appleyard, 1981).

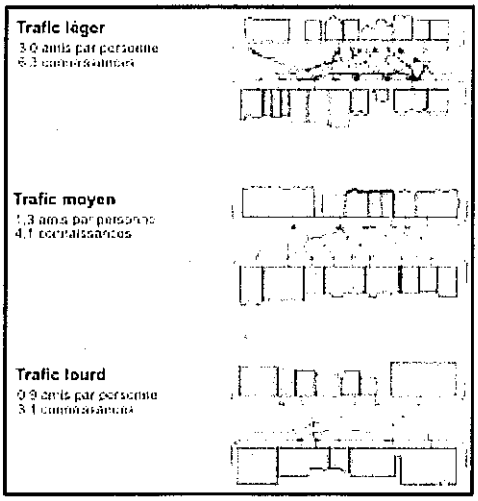
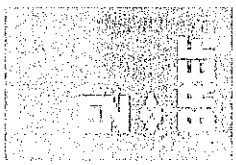


FIGURE 6 : CIRCULATION AUTOMOBILE VS RÉSEAU SOCIAL

Source : Appleyard, 1981



L'impression d'accessibilité et de liberté qui entoure l'usage de l'automobile est factice. Une ville est plus accessible et ses habitants plus libres dans un contexte de plus grande proximité.

2.3. Considérations économiques

La planification d'une mobilité durable se doit également d'être économiquement viable pour l'ensemble de la société dans laquelle elle s'inscrit. Pour ce faire, il est primordial de prendre des décisions sous l'angle des coûts bénéfices. Cela est vrai non seulement dans le contexte bien précis de la réalisation d'un projet mais pour un vaste éventail de conséquences positives et négatives que les choix d'accessibilité de la ville représentent.

2.3.1. Compétitivité

Attractivité

La prospérité des sociétés modernes, de plus en plus orientée sur une économie tertiaire, est intimement liée à la présence d'un bassin de personnes éduquées et créatives, ce que Richard Florida appelle la *Creative Class*. Cette catégorie de la population recherche un milieu de vie vibrant dans une ville ouverte et diversifiée. Elle apprécie l'effervescence d'une rue offrant un mélange de cafés, de musiciens de rue, de petites galeries d'art et de bistros. Elle est friande d'activités extérieures et requiert des équipements tels que des pistes cyclables (Florida, 2002). Une ville qui souhaite être attractive ne peut faire fi des aspirations de cette catégorie de la population et doit offrir l'accès à ce genre d'aménagement urbain, centré sur l'expérience du piéton et du cycliste.

> Lorsque les gens de la Creative Class installent leur enfant sur un vélo ou dans une poussette de jogging, des installations comme des pistes cyclables hors trafic deviennent plus importantes que jamais.
> Richard Florida, 2002

Transports collectifs et compétitivité

La présence d'infrastructures de transport performantes, notamment en transport en commun, constitue l'un des facteurs clés de création de richesse qui rendent **une région compétitive et attrayante** Pour les régions considérées comme les plus compétitives et plaçant le transport en commun comme priorité régionale, le transport collectif est considéré comme un **investissement dans leurs capacités productives et leur pouvoir d'attraction.** Il permet donc de **concilier croissance économique forte et qualité de vie** (CCMM, 2004).

D'autre part, pour le **développement du tourisme** et pour la **tenue de grands événements**, la question des transports est également cruciale, et la performance des transports collectifs semble être déterminante. Par exemple, la grille d'évaluation du Comité international olympique (CIO) intègre la dimension « transport collectif ». L'un des points positifs de l'évaluation de la candidature de la ville de Vancouver comme hôte des Jeux Olympiques 2010 a été son infrastructure de transport en commun (CCMM, 2004).

2.3.2. Développement immobilier

La présence d'infrastructures de transport influence la valeur foncière d'un immeuble. Par exemple, le développement d'infrastructures lourdes (autoroutes) ou l'accroissement des nuisances dues à la circulation automobile (bruits, effet de barrière, insécurité) risquent d'entraîner une dévaluation des propriétés. Inversement l'accessibilité au transport collectif contribue à accroître la valeur des propriétés et à stimuler le développement immobilier (CCMM, 2004). En effet, selon les chercheurs du Centre de recherche en aménagement et développement de l'Université Laval, « d'une façon générale, l'implantation d'un système de transport collectif ferroviaire léger et rapide exerce des effets bénéfiques sur la valeur du parc immobilier tant résidentiel que commercial à proximité des stations (hausse des valeurs

comprises entre 5 % et 20 %) » (CRAD, 2004). L'étude conclue également que **la réalisation du projet de tramway à Québec entraînerait des retombées foncières positives pour la ville.**

> Autour d'une station de transport en commun, le flot constant du passage des piétons et des usagers des transports collectifs favorise la mixité croissante des fonctions (emploi, vente au détail ou activité récréative). Le TOD (Transit-oriented Development) sert d'outil pour encourager la croissance commerciale et la revitalisation de centres-villes vieillissants ou de quartiers en déclin et, pour augmenter les revenus fiscaux des autorités locales.
> National Business Coalition for Rapid Transit, Traduction libre

Au niveau de l'aménagement, le développement d'infrastructures de transport collectif peut être le déclencheur et la pierre d'assise d'un chantier de développement urbain donnant lieu à une revitalisation urbaine. Parallèlement, le démantèlement d'autoroutes ou la conversion d'autoroutes en boulevards urbains ont eu des répercussions positives sur la qualité et la vitalité du milieu de vie, avec des valeurs de propriétés à la hausse, comme cela fut le cas à Boston et Séoul (Leather, 2008).

2.3.3. Rentabilité

Coûts et externalités

La rentabilité des investissements en infrastructures et en services de transport est une notion importante quant aux considérations économiques de la mobilité durable. Or, les formes actuelles d'analyse de la rentabilité des infrastructures et services de transport sont plutôt à l'avantage de l'automobile puisqu'elles externalisent plusieurs coûts (ex. :coûts environnementaux et les coûts sociaux), parfois faute de capacité à les quantifier ou simplement parce que les méthodes d'analyse sont incomplètes ou trop orientées vers le court terme (Deal et Schunk, 2004; Frank, 2004).

> À eux seuls, les accidents de la route coûtent chaque année 10 millions de dollars en soins de santé.
> ACTU, 2003

L'automobile est responsable, directement ou indirectement, de plusieurs coûts qui ne lui sont que trop peu attribués dans les faits. L'inactivité, par exemple, est pointée du doigt pour être l'un des problèmes majeurs de santé liés à la morbidité et aux maladies chroniques (Frank et Engelke, 2001). Ainsi, les coûts de santé liés à l'inactivité étaient évalués au Canada à 5,3 milliards de dollars en 2001, dont 1,6 milliard de dollars en coûts directs dans le système de santé (Katzmarzyk et Janssen, 2004). Or, les transports actifs permettent d'éviter ou de réduire les coûts de santé liés à la sédentarité, et ce sans grands investissements (Butler, Orpana et Wiens, 2007).

Via l'étalement urbain, l'automobile est également à l'origine de plusieurs autres coûts. Carruthers et Ulfarsson (2003) ont évalué qu'**à l'augmentation de la densité correspond une réduction significative des dépenses publiques dans leur ensemble** et, plus spécifiquement, celles liées aux infrastructures majeures, aux routes, au service de police et à l'éducation. Or, face à ce manque à gagner typique des développements de faible densité, la réponse traditionnelle est la croissance de la ville par l'incorporation de terrains adjacents afin d'augmenter les revenus de taxes (Deal et Schunk, 2004). Il est clair aujourd'hui que l'on doit mettre fin à ce genre de pratique.

Transports collectifs plus rentables que l'automobile

Une étude a été conduite sur les coûts du transport à Toronto (Kennedy, 2002). En tenant compte des dépenses personnelles (achat et entretien de l'automobile, pétrole, assurances, tarification du transport en commun) et collectives (infrastructures routières, capitalisation et opération des transports collectifs), l'étude conclut que le train de banlieue est le moins dispendieux par personne-km, suivi du transport en commun dans la ville (autobus, tramway, busway, etc.), et de l'automobile (les transport actifs n'étaient pas à l'étude). En termes de voyage-personne, c'est le transport collectif local qui offre les meilleurs résultats.

TABLEAU 4 : COÛTS RELATIFS AUX TRANSPORTS PUBLIC ET PRIVÉ DANS LA GRANDE RÉGION MÉTROPOLITAINE DE TORONTO – 1996

Mode de transport	Distance moyenne (km)	Montant par personne-voyage ($)	Montant par personne-km ($)
Automobile	NIL	5,17	0,55
Transport collectif dans la ville	8,1	2,87	0,35
GO transit	30,8	7,49	0,24

Source : Kennedy, 2002

2.3.4. Balance commerciale

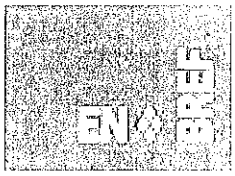
Pétrole : une perte nette pour le Québec

Une autre façon d'analyser la viabilité économique des modes de transport est d'en étudier leur rôle de moteur de l'économie par rapport à leur coût pour l'économie, autrement dit leur implication dans la balance commerciale d'une région (Kennedy, 2002). À cet égard, **l'automobile représente une perte nette pour le Québec**. Considérant que 99 % de la consommation d'énergie du transport est basée sur le pétrole, les hausses successives des prix de ce carburant ont ajouté près de 8 milliards de dollars en pertes à la balance commerciale du secteur énergétique du Québec pour l'année 2008 par rapport à 2005 (Déry, 2008). Malgré la présence au Québec, d'une entreprise aussi prospère que Bombardier, le Québec est déficitaire dans sa balance commerciale liée au transport. En 2008, les secteurs de l'aviation et des rails cumulaient respectivement un peu plus de 3 milliards de dollars et un peu plus de 100 millions de dollars de bénéfices, alors que l'automobile et le pétrole représentaient un déficit de 25 milliards de dollars (ISQ, 2009a).

Retombées économiques des transports

Le secteur de l'automobile n'offrait déjà qu'une part marginale d'emploi au Québec à la fin des années 1990 (GTT, 1999) et, depuis, la seule usine de fabrication d'automobiles au Québec a fermé ses portes. Inversement, le Québec est un important marché de l'emploi en ce qui concerne l'industrie du matériel de transport sur rail, et la fabrication de vélos, bien que de façon marginale, participe aux exportations du Québec (GTT, 1999). Cela, on peut l'imaginer, est moins marginal dans le cas de la région de Québec, laquelle abrite une entreprise pionnière dans ce domaine : Louis Garneau. Notons finalement que les emplois créés par les transports en commun ont tendance à être concentrés à l'intérieur des limites de la ville (Cervero et Landis, 1997), ce qui favorise la balance commerciale de cette dernière.

> Le transport en commun génère **deux fois plus de retombées économiques** que le transport privé en automobile : 1,7 fois plus d'emplois et 2,6 fois plus de valeur ajoutée.
>
> SECOR, cité dans CCMM, 2004



La mobilité axée sur les transports actifs et collectifs est économiquement plus efficiente que celle basée sur l'automobile. De plus, pour le Québec, l'automobile représente un gouffre financier. Inversement, favoriser les transports actifs et collectifs dans la ville de Québec procurerait de plus grandes retombées économiques.

2.4. Un ordre de priorité : Transports actifs, transports collectifs, automobile

2.4.1. Un ordre de priorité dans les modes de transport

Comme les investissements en transport ont à la fois une influence sur la forme de la ville et sur les coûts et la facilité d'usage des divers modes de transport (Frank, 2004), il importe d'établir la priorité accordée au divers mode de transport dans le but d'atteindre les objectifs de mobilité durable. La comparaison du transport en commun et de l'automobile sur certains facteurs de durabilité s'illustre notamment avec le Tableau 5.

TABLEAU 5 : COMPARAISON DU TRANSPORT EN COMMUN ET DE L'AUTOMOBILE SELON DES DIMENSIONS AFFECTANT LA QUALITÉ DE VIE SUR LE TERRITOIRE

Types d'effets néfastes	Ratio transport automobile sur transport en commun pour un même nombre de passagers-kilomètre
Pollution atmosphérique	**4,2 fois moins** avec le transport en commun
Coûts des accidents	**12,1 fois moins** avec le transport en commun
Consommation d'énergie	**5,0 fois moins** avec le transport en commun
Utilisation de l'espace	**20,0 fois moins** avec le transport en commun

Sources : Chambre de commerce de Montréal selon Estimation SECOR Conseil, à partir de DESROSIERS, Jacqueline. « Guide de l'analyse avantages-coûts des projets publics en transport », ministère des Transports du Québec, 2001; et LITMAN, Todd. "Evaluating Public Transit Benefits and Costs", Victoria Transport Policy Institute, juillet 2004, p.39

Favoriser les transports actifs et collectifs

Dans la présente annexe, nous venons de constater que, tant sur le plan environnemental que sur les plans social et économique, **l'automobile représente la moins viable des options d'offre de transport pour une ville.** Il est donc essentiel, dans le cadre d'un plan de mobilité durable, de la considérer comme la dernière option, le mode de transport auquel on accorde la place qu'il reste, après avoir favorisé les transports actifs et collectifs.

Pour assurer le **succès des transports actifs**, ceux-ci doivent être pensés de façon hiérarchique :

+ des rues aménagées pour les piétons et les cyclistes
+ des lignes locales d'autobus
+ un réseau de transport en commun en site propre.

Dans cette hiérarchie d'un système de transit, les **aménagements piétonniers sont la fondation, et le réseau en site propre est le catalyseur** (Calthorpe et Fulton, 2001).

À chaque jour, près de 75 % des résidants de l'agglomération de Québec effectuent tous leurs déplacements (travail, école, loisirs, magasinage) en automobile.
Statistique Canada, 2006.

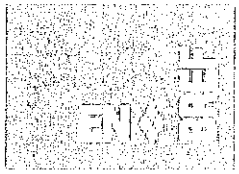
Réalité actuelle de Québec

À Québec, les modes de transport se voient accorder une importance inverse : les investissements et l'espace consacrés à l'automobile surpassent de très loin ceux dédiés aux

transports actifs et collectifs. L'utilisation de l'automobile est à ce point facilitée qu'elle en est généralisée, et la difficulté de desservir convenablement certains secteurs en transport collectif fait en sorte que plusieurs ménages n'ont tout simplement pas le choix de posséder et d'utiliser une et parfois deux voitures.

Agir sur l'aménagement

Si on veut réduire la part de l'automobile comme mode de déplacement, il faut comprendre le contexte qui a favorisé sa suprématie actuelle et tenter d'en modifier la donne. Vivre en ville soutient que la relation entre **l'aménagement du territoire et les transports est à la base de l'actuelle dépendance à l'automobile**, et que c'est donc à partir de cette dynamique qu'il faut travailler pour renverser la tendance.



Le plan de mobilité durable de la Ville de Québec, pour assurer l'accessibilité équitable et efficace aux biens, services et emplois dans la ville, doit se déployer en priorité autour des transports actifs, puis des transports collectifs. L'automobile doit n'être envisagé qu'en dernier recours.

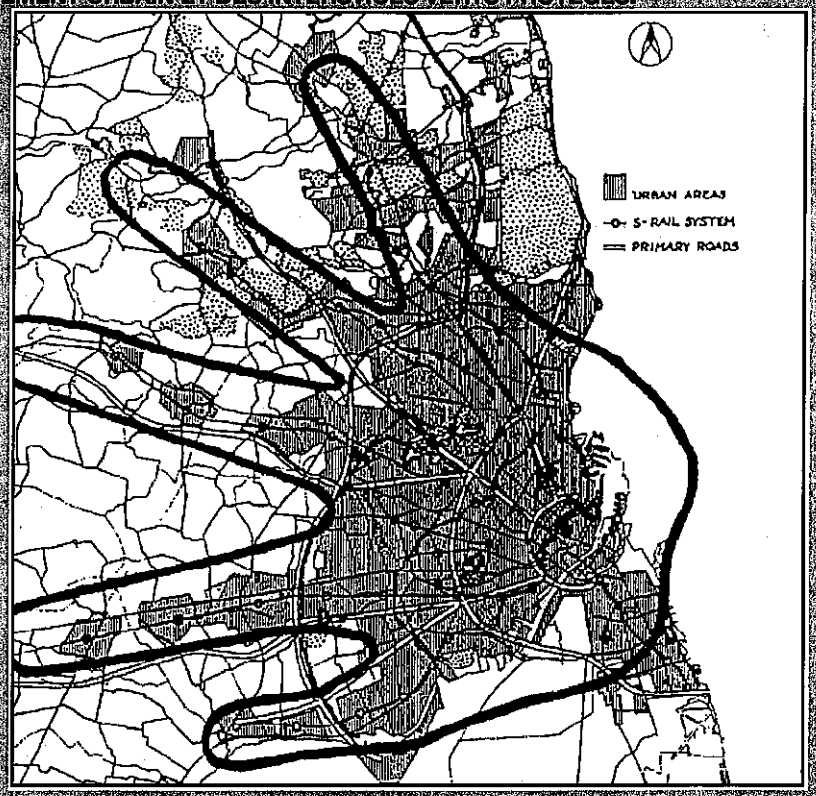
Annexe 2
Des exemples

Urbanisation planifiée et limitée

Copenhague

Depuis plus de 50 ans, le développement urbain de Copenhague, au Danemark, se fait de façon ordonnée selon un plan internationalement reconnu. Il s'agit du *Finger Plan*, dont l'appellation vient du fait qu'il définit une structure urbaine ayant la forme d'une main avec cinq doigts. Le concept est simple : favoriser l'utilisation du transport public en concentrant le développement le long de cinq axes majeurs de chemins de fer existants et préserver ainsi les espaces verts entre chacun des doigts. Aujourd'hui, on estime que 70 % des résidents des nouvelles collectivités développées selon le *Finger Plan* prennent le transport en commun pour aller travailler.

FIGURE 6 : LE SCHÉMA DU FINGER PLAN : CINQ AXES DE TRANSPORT OÙ SE CONCENTRENT LE DÉVELOPPEMENT URBAIN ET DES INTERSTICES VERTS PROTÉGÉS.



Source : Vivre en ville, 2004, p. 138 ; adaption de Cervero, 1998.

L'Oregon

Les lois de l'état de l'Oregon, aux États-Unis, obligent les municipalités à adopter des limites pour leur aire urbanisée (« urban growth boundary ») afin de garder la frontière entre les territoires agricoles et les territoires urbains, de définir les secteurs développables et de contrer l'étalement urbain. Les municipalités doivent accommoder, à l'intérieur de la limite d'urbanisation, la croissance des 20 prochaines années (Metro, 2000). Dans la période 1990-2002, la population de la région métropolitaine de Portland, la ville la plus importante de l'état, a connu une croissance de 26%. Or, la limite de son aire urbanisée n'a augmenté que de 8% (Metro, 2004).

Transport collectif structurant

Hasselt (Belgique)

FIGURE 7 : HASSELT, BELGIQUE – AMÉNAGEMENT POUR BUS EN SITE PROPRE

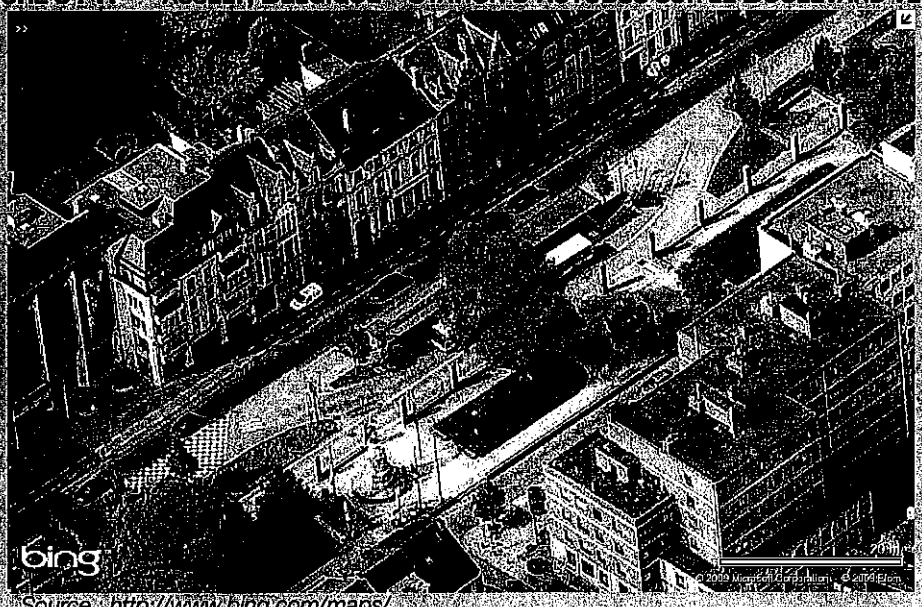


Source : Vivre en Ville, 2004

Depuis 1997, le petit périphérique de Hasselt (Belgique), une ville de 70 000 habitants, a été transformé en boulevard vert. Ce boulevard encercle le centre de la ville, où se trouvent plusieurs rues piétonnes. On y a éliminé un sens de circulation automobile pour y améliorer la desserte de transport collectif et les aménagements piétons et cyclables. De plus, un grand stationnement de surface a été réaménagé en place publique alors que les espaces de stationnement ont été transférés sous terre.

Par la même occasion, le transport en commun a été rendu accessible gratuitement sur l'ensemble du territoire. Cette mesure a coûté 765 000 Euros à la Ville de Hasselt en 2001, un montant représentant moins de 1 % de son budget annuel total. Et les résultats sont au rendez-vous. Le taux d'utilisation du transport en commun a depuis augmenté de 1200 % et la fréquentation du centre-ville de 30 % (Vivre en Ville, 2004).

FIGURE 8 : HASSELT, BELGIQUE – STATION D'AUTOBUS SUR LE BOULEVARD VERT



Source : http://www.bing.com/maps/

Construire la ville sur la ville

Montréal

Le réaménagement du secteur Angus, à Montréal, a permis la construction de 2587 logements, en plus d'un parc urbain d'entreprises, sur un ancien terrain du Canadien Pacifique. Le quartier est bien desservi en transport collectif et à proximité de grands espaces verts. Un partenariat entre la Ville de Montréal, les gouvernements provincial et fédéral ainsi que des organismes communautaires a permis le redéveloppement du site, grâce à des subventions pour la décontamination et l'appui de la population locale (SCHL, 2009).

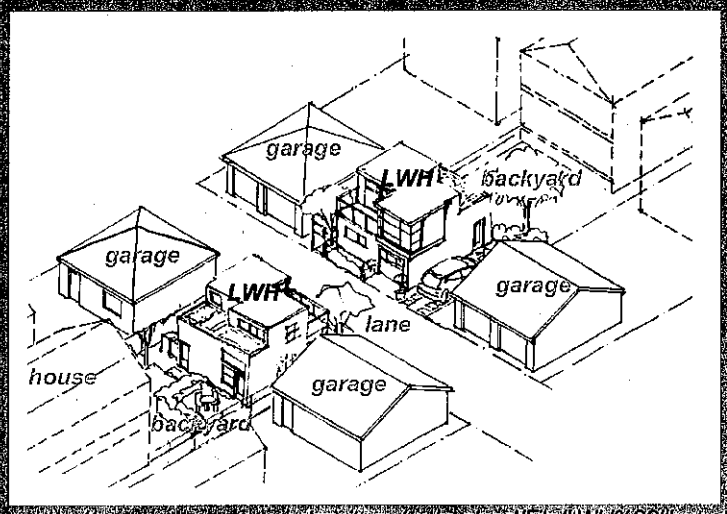
Compacité

Vancouver

La Ville de Vancouver a mis en place une initiative appelée « Écodensité » en vue d'atteindre de cibles ambitieuses de densification. Cette initiative vise à favoriser la densification des quartiers résidentiels existants, de manière à préserver le caractère distinctif des quartiers, de maintenir la qualité de vie et de contribuer à la création de collectivités complètes. Parmi les mesures mises en place par la Ville de Vancouver, on note :

- L'autorisation de la densification résidentielle dans les zones ciblées par la Ville, notamment par l'ajout d'un logement ;
- L'autorisation de la construction d'un deuxième logement par utilisation du sous-sol des maisons unifamiliales ;
- L'élimination des restrictions aux bâtiments verts dans le règlement de zonage.

FIGURE 1 : EXEMPLE DE CONVERSION DE GARAGE EN DEUXIÈME LOGEMENT À VANCOUVER



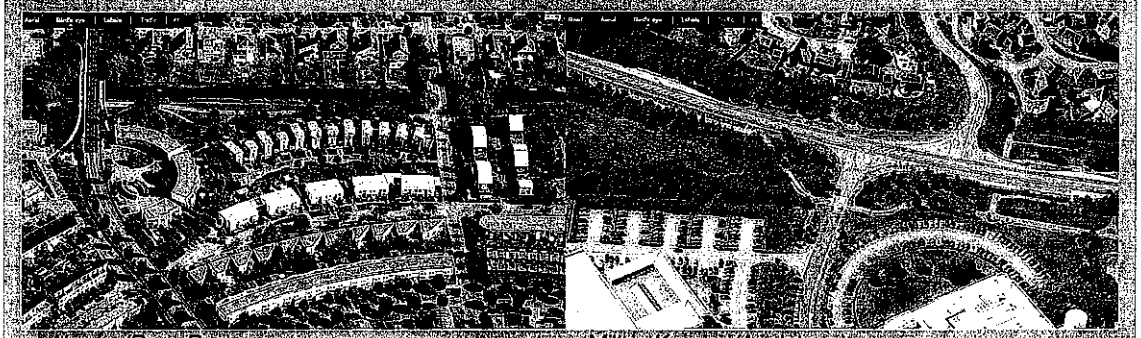
Source : http://www.vancouver.ecodensity.ca/wp-upload/File/LWH%20Illustrative%20Examples%20Aug%2009.pdf

Perméabilité

Milton Keynes (UK) vs Almere (Pays-Bas)

Milton Keynes, au Royaume-Uni, et Almere, aux Pays-Bas, sont deux nouvelles collectivités entièrement planifiées et qui ont des paramètres démographiques et géographiques semblables. Milton Keynes est orientée vers l'utilisation de la voiture, ayant des grands axes routiers qui séparent les fonctions entre elles. Pour sa part, la mobilité à Almere est axée sur le transport collectif. En plus, Almere a une forme urbaine plus traditionnelle, caractérisée, par exemple, par un tissu urbain plus fin, la mixité d'usages ainsi que la présence de trottoirs et de voies cyclables. En 1991, les deux tiers de tous les déplacements à Milton Keynes se faisaient en automobile, comparativement à 42% pour Almere, où les distances parcourues étaient 25% plus courtes (Cervero, 1998).

FIGURE 10 : PERMÉABILITÉ VERSUS EFFET DE BARRIÈRE

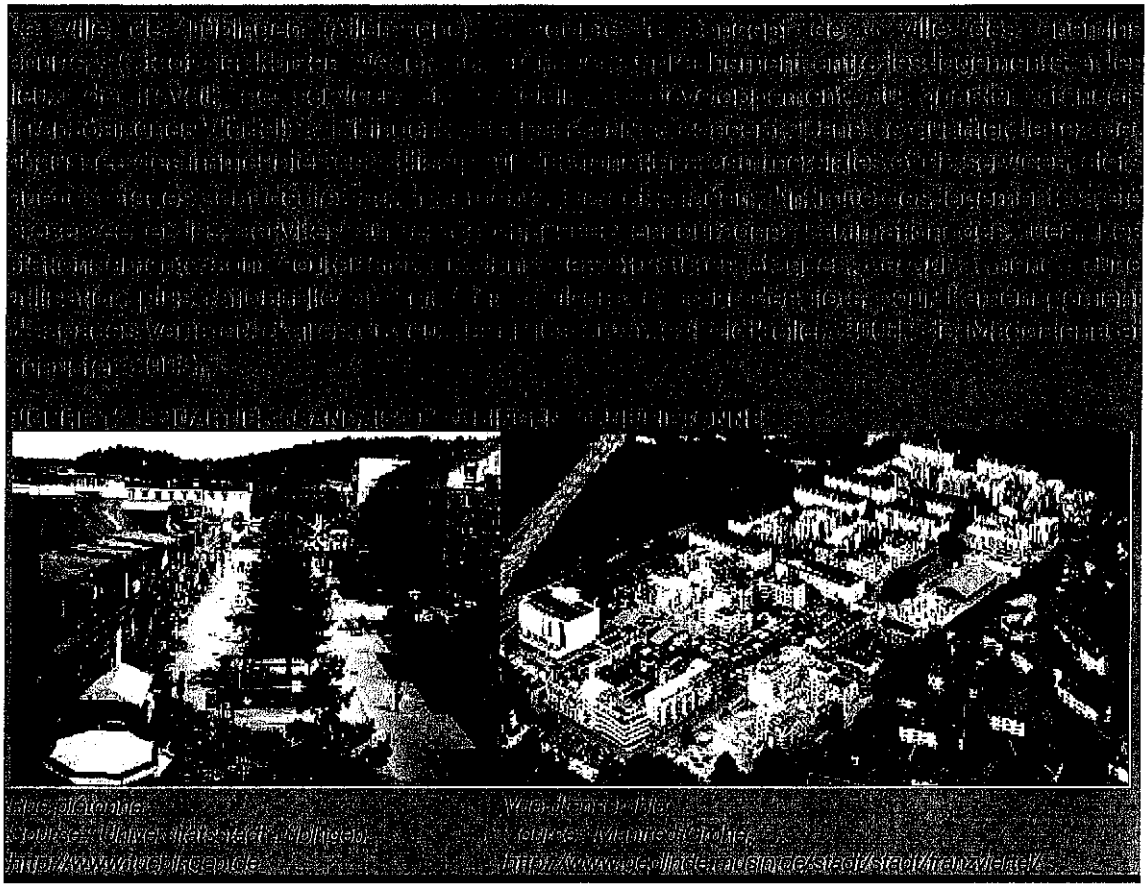


Almere (Pays-Bas) *Milton Keynes (Angleterre)*

Source : http://www.bing.com/maps/

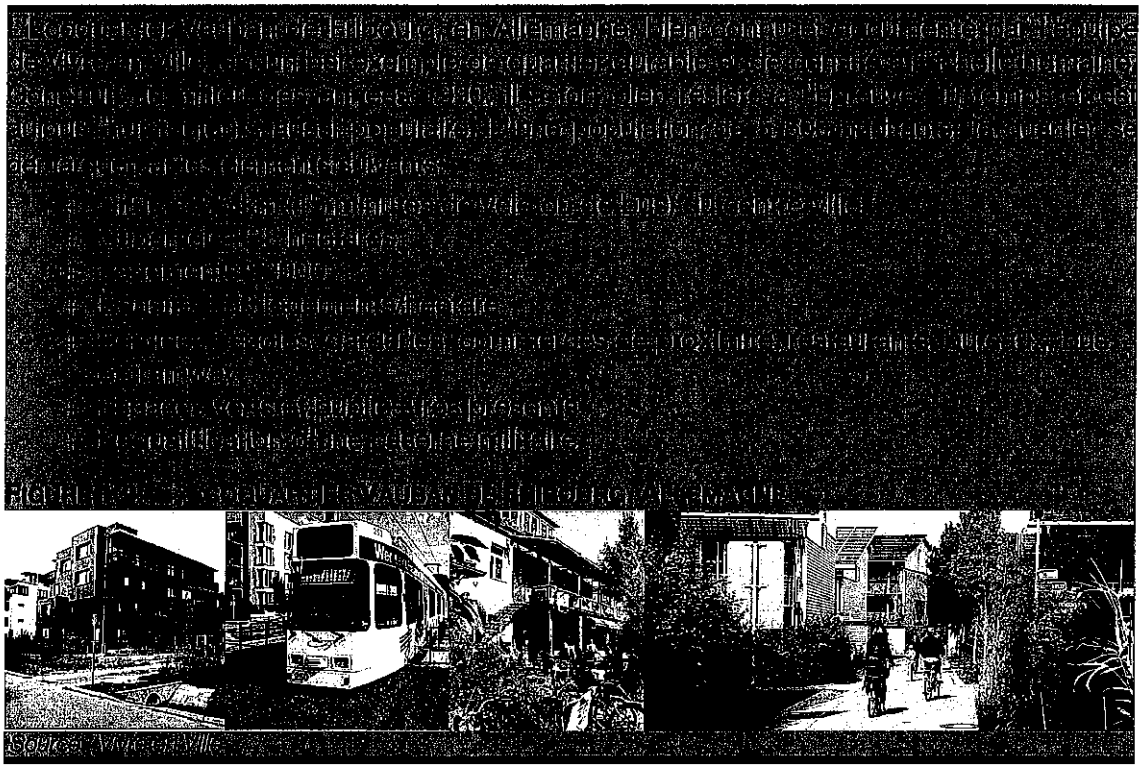
Mixité

Tübingen (Allemagne)



Les écoquartiers

Le quartier Vauban, à Fribourg (Allemagne)



Échelle humaine

Vancouver

Vancouver a développé une stratégie de densification aujourd'hui reconnue internationalement. Parmi les objectifs de cette stratégie, regrouper un maximum d'habitations, d'emplois et de services à une distance de marche était prioritaire. Le défi consistait avant tout à créer un milieu de vie agréable et attrayant pour les piétons, tout en construisant en hauteur pour atteindre des seuils de densité très élevés.

Un design innovateur, créant des façades à échelle humaine à partir du trottoir, puis permettant aux édifices de gagner graduellement en hauteur, contribue à conserver un paysage urbain intéressant et convivial. La présence de commerces et de services au rez-de-chaussée, cohabitant avec des habitations à entrée individuelle donnant sur le trottoir, produit une ambiance de type « village urbain », malgré la présence de tours peu souvent associées à ce type d'atmosphère (Macdonald, 2005). La densification peut ainsi mener à la consolidation de milieux de vie agréables, où la voiture n'est plus une nécessité.

FIGURE 14.1 REZ-DE-CHAUSSÉE D'UN IMMEUBLE DE HAUTE DENSITÉ, CENTRE-VILLE DE VANCOUVER



Source : Google 2009

Montréal

Le développement du site de la maison de Radio-Canada, à Montréal, a privilégié l'échelle automobile à l'échelle humaine. Plusieurs îlots de tissu urbain dense ont été démolis pour faire de la place à Radio-Canada. Or, moins de la moitié de la superficie du site a été bâtie, une grande partie du terrain est occupée par des stationnements (Daoust Lestage, 2007). Le vide créé par ces stationnements et la hauteur de la tour de Radio-Canada n'ont aucun rapport à l'échelle humaine qui caractérisait le site avant ce développement.

FIGURE 15 : LA MAISON DE RADIO-CANADA.



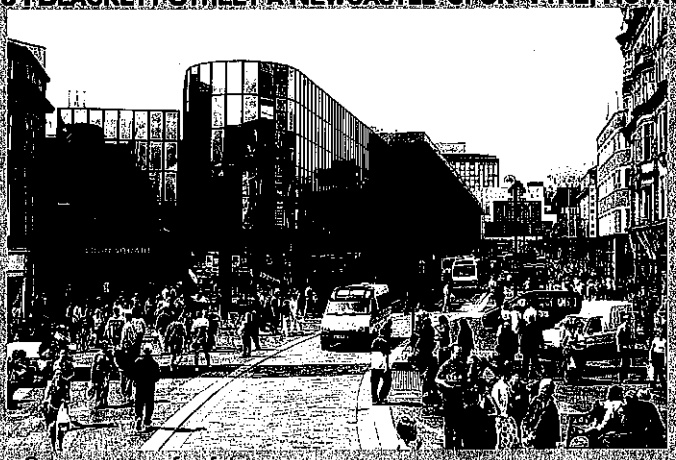
Source : Daoust Lestage, 2007.

Qualité des espaces publics

Newcastle-upon-Tyne

En 2003, la rue Blackett, à Newcastle-upon-Tyne, a été réaménagée suivant le principe de partage de l'espace par les différents modes de transport. Ainsi, il n'y a pas de barrières physiques entre piétons, cyclistes, autobus, taxis et camions de livraison locale. Le nombre d'accidents y a diminué, malgré l'augmentation du nombre de piétons (Hamilton-Baillie, 2008).

FIGURE 16 : BLACKETT STREET À NEWCASTLE-UPON-TYNE, ROYAUME-UNI.



Source : www.freefoto.com

Copenhague

Depuis les années 60, Copenhague met en place une piétonisation progressive des espaces publics dans son centre-ville. La piétonisation a commencé entre 1962 et 1964 sur la rue Strøget. Suite aux premières interventions, le nombre de piétons a augmenté de 10% et le trafic de transit a diminué de 25%. Dès lors, le nombre de mètres carrés piétonniers n'a cessé d'augmenter (600% entre 1962 et 1996). (Vivre en Ville, 2004).

FIGURE 17 : STRØGET, COPENHAGUE – L'UNE DES PLUS ANCIENNES RUES PIETONNES



Source : http://www.aal.dk/default.asp?PageID=70

Annexe 3
Références

Appleyard, Donald. 1981. *Livable streets*. University of California Press : Berkeley. 364 p.

Architecture. 2009. In *Encyclopædia Britannica.* En ligne. <http://search.eb.com/eb/article-31849>. Consulté le 25 août 2009.

Association canadienne des automobilistes [CAA]. 2009. *Coût d'utilisation d'une automobile.* 7 p. <http://www.caaquebec.com/NR/rdonlyres/13A3F0E9-DB9F-4933-BF85-BE0A0012BD38/0/CoutUtilisationAutomobileFrfev2009.pdf>. Consulté le 5 août 2009.

Association canadienne du transport urbain. 2003. *Les arguments économiques à l'appui du transport collectif au Canada.*

Association du transport urbain du Québec [ATUQ]. 2009. *Le rôle du transport urbain*. En ligne. <http://www.atuq.com/transport_urbain/role.asp>. Consulté le 11 novembre 2009.

Association québécoise de lutte contre la pollution atmosphérique [AQLPA]. 2009. *En voiture*. En ligne. <http://www.aqlpa.com/en-voiture.html>. Consulté le 10 novembre 2009.

Banister, David, et Robin Hickman. 2006. « How to Design a More Sustainable and Fairer Built Environment: Transport and Communications ». *IEE Proceedings of the Intelligent Transport System*, Vol. 153, no 4, p. 276-291.

Beatley, Timothy. 1995. « Planning and Sustainability: The Elements of a New (Improved?) Paradigm ». *Journal of Planning Literature*, Vol. 9, no 4, p. 383-394.

Bertolini, Luca, et Frank le Clercq. 2003. « Urban Development Without More Mobility by Car? » *Environment and Planning A*, Vol. 35, p. 575-589.

Bertolini, Luca, Frank le Clercq et L. Kapoen. 2005. « Sustainable Accessibility: A Conceptual Framework to Integrate Transport and Land Use Plan-making. Two Test-applications in the Netherlands and a Reflection on the Way Forward ». *Transport Policy*, Vol. 12, p 207-220.

Booth, Katie M., Megan M. Pinkston et Walker S. Carlos Poston. 2005. « Obesity and the Built Environment ». *Journal of the American Dietetic Association*, Vol. 105, no 5, p. S110-S117.

Boschmann, E. Eric, et Mei-Po Kwan. 2008. « Toward Socially Sustainable Urban Transportation: Progress and Potentials » *International Journal of Sustainable Transportation*, Vol. 2, p. 138-157.

Bussière, Y., J. Armoogum et J.L. Madre. 1996. « Vers la saturation ? Une approche démographique de l'équipement des ménages en automobile dans trois régions urbaines. » *Population*, vol. 51, no. 4-5, p. 955-977.

Butler, Gregory P., Heather M. Orpana et Alexander J. Wiens. 2007. « By Your Own Two Feet: Factors Associated with Active Transportation in Canada ». *Canadian Journal of Public Health*, Vol. 98, no 4, p. 259-264.

Calthorpe, Peter, et William Fulton. 2001. *The Regional City*. Washington: Island Press, 304 p.

Carmona, Matthew, Tim Heath, Taner Oc et Steve Tiesdell. 2003. *Public Places, Urban Spaces: The Dimensions of Urban Design.* Amterdam : Architectual Press, 312 p.

Carruthers, John I., et Gudmundur Ulfarsson. 2003. « Urban Sprawl and the Cost of Public Services ». *Environment and Planning B: Planning and Design*, Vol. 30, p. 503-522.

Centre de recherche en aménagement et développement [CRAD]. 2004. *Perspectives d'avenir pour le transport en commun sur le territoire de la Ville de Québec*. Mémoire présenté à la ville de Québec. En ligne. <http://www.crad.ulaval.ca/documents/PUBAUT/2004/ID1220_Memoire_TC_CRAD.pdf>. Consulté le 15 décembre 2009.

Cervero, Robert. 1998. *The Transit Metropolis: A Global Inquiry*. Washington : Island Press, 464 p.

_____ 2000. *Transport and Land Use: Key Issues in Metropolitan Planning and Smarth Growth*. Berkeley : University of California Transportation Center. 17 p. <http://www.uctc.net/scripts/countdown.pl?436.pdf>. Consulté le 18 août 2009.

Cervero, Robert, et John Landis. 1997. « Twenty years of the Bay Area Rapid Transit System: Land Use and Development Impacts ». *Transportation Research Part A-Policy and Practice*, Vol. 31, no 4, p. 309-333.

Chambre de commerce du Montréal Métropolitain [CCMM]. 2004. *Transport en commun : un puissant moteur de développement économique de la région métropolitaine de Montréal*. En ligne. <http://www.ccmm.qc.ca/transport_commun>. Consulté le 15 décembre 2009.

Chiras, Dan, et Dave Wann. 2003. *Superbia !*. Gabriola Island (B.C.) : New Society Publishers. 229 p.

City of Vancouver. 2007. *What is Next ? Ecodensity*. En ligne. <http://www.vancouver-ecodensity.ca/content.php?id=42>. Consulté le 8 août 2009.

Commission mondiale pour l'environnement et le développement [CMED]. 1988. Notre avenir à tous. Sous la dir. de Gro Harlem Brundtland, Montréal : Éd. du Fleuve.

Commission sur l'avenir de l'agriculture et de l'agroalimentaire québécois [CAAAQ]. 2008. *Agriculture et agroalimentaire : assurer et bâtir l'avenir*. Sous la dir. de Jean Pronovost. 274 p. <http://www.caaaq.gouv.qc.ca/userfiles/File/Dossiers%2012%20fevrier/RapportFr_haute.pdf>. Consulté le 29 juillet 2009

Communauté métropolitaine de Québec [CMQ]. 2006. *Schéma d'aménagement : État de situation*. En ligne. <http://www.cmquebec.qc.ca/pub.php?schema=1>. Consulté le 6 août 2009.

Conseil régional de l'environnement de la région de Québec [CRERQ]. 1995. *L'état de l'environnement dans la région de Québec : Pour se doter d'une vision d'avenir de nos ressources*. Québec : Éditions La Liberté, 218 p.

Curtis, Carey, et Reena Tiwari. 2008. « Transitioning Urban Arterial Roads to Activity Corridors ». *Urban Design International*, Vol. 13, no 2, p. 105-120.

Daoust Lestage. 2007. *Le développement du site et la modernisation de la maison de Radio-Canada*. 54 p. <http://www2.ville.montreal.qc.ca/ocpm/pdf/P31/3a.pdf>. Consulté le 18 août 2009.

Dargay, Joyce, et Mark Hanly. 2004. « Land Use and Mobility ». In *Proceedings of the 10th World Conference on Transport Research.* 10th World Conference on Transport Research, Istanbul (Turquie), du 4 au 8 juillet 2004.

Davey, Rachel C., Thomas Cochrane, Christopher Gidlow, John Fairburn et Graham Smith. 2008. *Contemporary Clinical Trial*, Vol. 29, p. 774-782.

Deal, Brian, et Daniel Schunk. 2004. « Spatial Dynamic Modeling and Urban Land Use Transformation: A Simulation Approach to Assessing the Costs of Urban Sprawl ». *Ecological Economics*, Vol. 51, p. 79-95.

Demers, Marie. 2006. *Walk for Your Life: Restoring Neighborhood Walkways to Enhance Community Life, Improve Street Safety and Reduce Obestity*. Ridgefield (Connecticut): Vital Health Publishing, 243 p.

Déry, Patrick. 2008. *État et perspectives énergétiques mondiale et québécoise.* Étude réalisée pour le Conseil régional de l'environnement et du développement durable (CREDD) Saguenay–Lac-Saint-Jean, et le Groupe de recherches écologiques de La Baie (GREB). 76 p. <http://www.rncreq.org/documents/rapport_volet4_conclusions.pdf>. Consulté le 25 août 2009.

De Sousa, Christopher A. 2002. « Measuring the Public Costs and Benefits of Brownfield Versus Greenfield Development in the Greater Toronto Area ». *Environment and Planning B: Planning and Design*, Vol. 29, p. 251-280.

De Sousa, Christopher A., Changshan Wu et Lynne M. Westphal. 2009. « Assessing the Effect of Publicly Assisted Brownfield Redevelopment on Surrounding Property Values ». *Economic Development Quarterly*, Vol. 23, no 2, p. 95-110.

Dufaux, François, GianPiero Moretti et Jean-Bruno Morissette. 2008. « Entre Saint-Malo et Los Angeles. Le patrimoine des réseaux d'infrastructure à Québec ». *Urbanité : Québec, 400 ans plus tard*, automne, p.32-34.

Emelianoff, Cyria. 2002. «Comment définir une ville durable». In Villes et Développement durable : Des expériences à échanger. *Site de la République française. Ministère de l'écologie et du développement durable*. En ligne. <http://www.environnement.gouv.fr/IMG/agenda21/intro/emelia.htm>. Consulté le 29 décembre 2007.

_____. 2005. « La ville durable en quête de transversalité ». In *La ville durable, du politique au scientifique*, sous la dir. de Nicole Mathieu et Yves Guermond (éd. scientifiques), p. 129-142. Paris: Cemagref-Cirad-Ifremer-INRA.

Engel-Yan, Joshua, Chris Kennedy, Susana Saiz et Kim Pressnail. 2005. « Toward Sustainable Neighborhoods: The Need to Consider Infrastructure Interactions ». *Canadian Journal of Civil Engineering*, Vol. 32, p. 45-57.

Équiterre et Vivre en Ville. 2009. *Turcot : Dépasser le complexe*. Mémoire présenté au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement, dans le cadre du Projet de reconstruction du complexe Trucot à Montréal, Montréal-Ouest et Westmount. En ligne. <http://www.vivreenville.org/documents/Memoire%20BAPE_Turcot_Equiterre_VenV_06-2009.pdf>. Consulté le 15 décembre 2009.

Ewing, Reid. 1997. « Is Los Angeles-style Sprawl Desirable? ». *Journal of the American Planning Association*, Vol. 63, no 1, p. 107-126.

_____. 2008. « Traffic Calming in the United States: Are We Following Europe's Lead? ». *Urban Design International*, Vol. 13, no 2, p.90-104.

Feldtkeller, Andreas. 2001. *Städtebau, Vielfalt und Integration : neue Konzepte für den Umgang mit Stadtbrachen*. Stuttgart : Deutsche Verlags-Anstalt, 224 p.

Florida, Richard. 2002. « The Rise of the Creative Class: Why Cities Without Gays and Rock Bands are Losing the Economic Development race ». *Washington Monthly*. En ligne. <http://www.washingtonmonthly.com/features/2001/0205.florida.html>. Consulté le 8 décembre 2009.

Ford, Larry R. 2000. *The Spaces between Buildings*. Baltimore : The Johns Hopkins University Press. 225 p.

Frank, Lawrence D. 2004. « Economic Determinants of Urban Form: Resulting Trade-offs Between Active and Sedentary Forms of Travel ». *American Journal of Preventive Medecine*, Vol. 27, no 3S, p. 146-153.

Frank, Lawrence D., et Peter O. Engelke. 2001. « The Built Environment and Human Activity Patterns: Exploring the Impacts of Urban Form on Public Health ». *Journal of Planning Literature*, Vol. 16, no 2, p. 202-218.

Frank, Lawrence D., Martin A. Andresen et Thomas L. Schmid. 2004. « Obesity Relationships with Community Design, Physical Activity, and Time Spent in Cars ». *American Journal of Preventive Medecine*, Vol. 27, no 2, p. 87-96.

Frank, Lawrence D., Mark Bradley, Sarah Kavage, James Chapman et T. Keith Lawton. 2007. « Urban Form, Travel Time, and Cost Relationships With Tour Complexity and Mode Choice ». *Transportation.*, Vol. 35, p. 37-54.

Gauvin, Lise, Mylène Riva, Tracie Barnett, Lucie Richard, Cora Lynn Craig, Michaël Spivock, Sophie Laforest, Suzanne Laberge, Marie-Chantal Fournel, Hélène Gagnon et Suzie Gagné. 2008. « Association Between Neighborhood Active Living Potential and Walking ». *American Journal of Epidemiology*, Vol. 167, no 8, p. 944-953.

Gehl Architects. s.d. *Gehl Architects: Urban Quality Consultants*. En ligne. <http://www.gehlarchitects.com>. Consulté le 18 août 2009.

Gehl, Jan. 1987. *Life Between Buildings : Using Public Space*. London: Van Nostrand Reinhold. 202 p.

Gehl, Jan, Lotte Johansen Kaefer et Solvjg Reigstad. 2006. « Close Encounters With Buildings ». *Urban Design International*, Vol. 11, no. 1, p.29-47.

Genre-Grandpierre, Cyrille. 2007. « Des « réseaux lents » contre la dépendance automobile ? Concept et implications en milieu urbain ». *Espace géographique*, Vol. 36, p. 27-39.

Golog, Thomas F., et David Brownstone. 2005. *The Impact of Residential Density on Vehicle Usage and Energy Consumption*. ITS Irvine Working Paper Series. Irvine : University of California, Institute of Transportation Studies. 31 p. <http://repositories.cdlib.org/cgi/viewcontent.cgi?article=1000&context=itsirvine>. Consulté le 11 août 2009.

Groupe de travail sur les transports – Mécanisme québécois de concertation sur les changements climatiques [GTT]. 1999. *Problématique des transports et des changements climatiques au Québec*. 147 p.

Guillerme, Jacques, et Philippe Boudon. s.d. « Proportion ». In *Encyclopædia Universalis*. En ligne. <http://www.universalis-edu.com>. Consulté le 25 août 2009.

Hamilton-Baillie, Ben. 2008. « Towards Shared Space ». *Urban Design International*, Vol. 13, no 2, p.130-138.

Hasse, John E., et Richard G. Lathrop. 2003. « Land Resource Impact Indicators of Urban Sprawl ». *Applied Geography*, Vol. 23, no 2-3, p. 159-175.

Heaney, James P. 1999. « Principles of Integrated Urban Water Management », In *Innovative Urban Wet-Weather Flow Management Systems*. Sous la dir. de James P. Heaney, Robert Pitt, Richard Field et Chi-Yuan Fan. Cincinnati (Ohio) : U.S. Environmental Protection Agency, National Risk Management Research Laboratory Office of Research and Development. p. 2-1–2-67. <http://eng.odu.edu/cee/resources/model/mbin/swmm/EPA600_R-99_029-all.pdf>. Consulté le 30 juillet 2009

Hedman, Richard et Andrew Jaszewski. 1984. *Fundamentals of urban design*. Washington (D.C.) : Planners Press, 146 p.

Higgins, Paul A.T., 2005. « Exercise-based Transportation Reduces Oil Dependence, Carbon Emissions and Obesity ». *Environmental Conservation*, Vol. 32, no 3, p. 197-202.

Institut de la Statistique Québec [ISQ]. 2009a. *Commerce extérieur – Commerce international*. En ligne. <http://www.stat.gouv.qc.ca/donstat/econm_finnc/comrc_exter/comrc_inter_inter/index.htm>, Consulté le 10 août 2009.

Institut de la Statistique Québec [ISQ]. 2009b. *Répartition des dépenses moyennes de l'ensemble des ménages par grand poste de dépense, Québec, 1997-2006*. En ligne. <http://www.stat.gouv.qc.ca/donstat/societe/famls_mengs_niv_vie/revenus_depense/depense/repart_dep97_2006.htm>. Consulté le 3 décembre 2009.

Jabareen, Yosef Rafeq. 2006. « Sustainable Urban Form: Their Typologies, Models, and Concepts ». *Journal of Planning Education and Research*, Vol. 26, p. 38-52.

Jacobs, Allan B. 1993. *Great streets*. Cambridge (MA) : MIT Press, 331 p.

Judek S, Jessiman B, Stieb D, Vet R, *Estimation de la surmortalité causée par la pollution atmosphérique au Canada*, Santé Canada, 2004 in « La pollution de l'air, plus meurtrière qu'on le croyait », PasseportSanté.net. <http://www.passeportsante.net/fr/actualites/nouvelles/fiche.aspx?doc=2005051803> Consulté le 11 novembre 2009.

Katzmarzyk, Peter T., et Ian Janssen 2004. « The Economic Costs Associated with Physical Inactivity and Obesity in Canada ». *Canadian Journal of Applied Physiology,* Vol. 29, no 1, p. 90-115.

Kennedy, Christopher A. 2002. « A Comparison of the Sustainability of Public and Private Transportation Systems: Study of the Greater Toronto Area ». *Transportation*, Vol. 29, p. 459-493.

Léménorel, Alain. 1997. «Rue, ville et sociabilité à l'époque contemporaine. Histoire et prospective». In *Acte du colloque de Rouen – La rue lieu de sociabilité.* Publications de l'Université de Rouen : Rouen. P. 425-442.

Litman, Todd. 2009. *Transportation Affordability: Evaluation and Improvement Strategies*. Victoria Transport Policy Institute, 28 p. <http://www.vtpi.org/affordability.pdf>. Consulté le 6 août 2009.

Litman, Todd, et Eric Doherty. 2009. *Transportation Cost and Benefit Analysis: Techniques, Estimates and Implications*. Victoria Transport Policy Institute, En ligne. <http://www.vtpi.org/tca/>. Consulté le 5 août 2009.

Macdonald, Elizabeth. 2005. « Street-facing Dwelling Units and Livability: The Impacts of Emerging Building Types in Vancouver's New High-density Residential Neighbourhoods ». *Journal of Urban Desing*, Vol. 10, no 1, p. 13-38.

de Maddalena, Gudrun Theresia, et Matthias Schuster. 2005. *Go south : das Tübinger Modell.* Tübingen : E. Wasmuth, 219 p.

Mangin, David. 2004. *La ville franchisée.* Paris: Éditions de la Villette. 398 p.

Marshall, Alex. 2001. *How Cities Work*. Austin : University of Texas Press, 243 p.

Marshall, Julian D., Thomas E. McKone, Elizabeth Deakin et William W. Nazaroff. 2005. « Inhalation of Moter Vehicule Emissions: Effects of Urban Population and Land Area ». *Atmospheric Environment*, Vol. 39, no 2, p. 283-295.

McCann, Barbara A., et Reid Ewing. 2003. *Measuring the Health Effects of Sprawl : A National Analysis of Physical Activity, Obesity and Chronic Disease*. Smarth Growth America, 40 p.

Metro. 2000. *The Nature of 2040: The Region's 50-year Strategy for Managing Growth*. 16 p. <http://library.oregonmetro.gov/files/natureof2040.pdf>. Consulté le 4 août 2009.

_____. 2004. *2004 Performance Measures Report: An Evaluation of 2040 Growth Management Policies and Implementation*. 122 p. <http://library.oregonmetro.gov/files/full_2004_perf_meas_report_.pdf>. Consulté le 4 août 2009.

Ministère des Ressources naturelles et de la Faune [MRNF]. s.d. *Gros plan sur l'énergie : Statistiques énergétiques*. En ligne. <http://www.mrnf.gouv.qc.ca/energie/statistiques>. Consulté le 28 juillet 2009.

Ministère du Développement durable, de l'environnement et des Parcs [MDDEP]. s.d. *Inventaire québécois des émissions de gaz à effet de serre en 2003 et évolution depuis 1990*. En ligne. <http:www.mddep.gouv.qc.ca/changements/ges/2003/index.htm#emission>. Consulté le 27 juillet 2009.

de Nazelle, Audrey, Daniel A. Rodriguez et Douglas Crawford-Brown. 2009. « The Built Environment and Health: Impacts of Pedestrian-friendly Designs on Air Pollution Exposure ». *Science of the Total Environment*, no 407, p. 2525-2535.

Organisation pour la coopération et le développement économique [OCDE] et Austrian Ministry for Agriculture, Forestry, Environment and Water Management. 2000. *Synthesis Report : Environmentally Sustainable Transport – Futures, Strategies and Best Practices.* Vienne : OCDE et Austrian Ministry for Agriculture, Forestry, Environment and Water Management, 72 p.

Pucher, John, et Lewis Dijkstra. 2003. « Promoting Safe Walking and Cycling to Improve Public Health: Lessons From The Netherlands and Germany ». *American Journal of Public Health*, Vol. 93, no 9, p. 1509-1516.

Pucher, John, et Ralph Buehler. 2005. « Cycling Trends & Policies in Canadian Cities ». *World Transport Policy & Practice*, Vol. 11, no 1, p. 43-61.

Raux, Charles, et Stéphanie Souche. 2001. « Comment concilier efficacité et équité dans la politique tarifaire des transports ? Le cas de Teo à Lyon ». *Les Cahiers Scientifiques du Transport*, no 40, p. 27-52.

Réseau de transport de la Capitale (RTC), Société de transport de Lévis (STLévis) et Gouvernement du Québec. 2008. *Enquête Origine – Destination 2006 : La mobilité des personnes dans la région de Québec – faits saillants.* 25 p. <http://www.mtq.gouv.qc.ca/portal/page/portal/4F54C76330D51005E04400144F0104BD>. Consulté le 27 juillet 2009.

Sari, N. 2009. « Physical Inactivity and its Impact on Healthcare Utilization ». *Health Economics*, Vol. 18, no 8, p. 885-901.

Sauter, Daniel, et Marco Huettenmoser. 2008. « Liveable Streets and Social Inclusion ». *Urban Design International*, Vol. 13, no 2, p.67-79.

Schmitz, Adrienne, et Jason Scully. 2006. *Creating Walkable Places: Compact Mixed-Use Solutions*. Washington (D.C.): Urban Land Institute, 244 p.

Schweitzer, Lisa, et Abel Jr. Valenzuela. 2004. « Environmental injustice and transportation: The claims and the evidence ». *Journal of planning literature*, Vol. 18, no 4, p. 383-398.

Shoup, Donald C. 2005. *The High Cost of Free Parking*. Chicago : Planners Press. 734 p.

Société canadienne d'hypothèque et de logements [SCHL]. s.d. Comparaison entre les quartiers – Montréal. En ligne. <http://www.cmhc-schl.gc.ca/fr/co/aclo/codu/codu_004.cfm>. Consulté le 3 décembre 2009.

_____. 1993. *Déplacements urbains et développement durable : l'expérience canadienne.* 71 p.

_____. 2009. *Réaménagement des Terrains Angus – Montréal (Québec).* En ligne. <http://www.cmhc-schl.gc.ca/fr/prin/celoab/reou/idloab/rere/rete/rete_006.cfm>. Consulté le 5 août 2009.

Société de l'assurance automobile du Québec [SAAQ]. 2009. *Bilan routier 2008*. En ligne. <http://www.saaq.qc.ca/prevention/bilan_routier_2008/index.php>. Consulté le 24 août 2009.

Statistique Canada. s.d. *Profils des communautés de 2006 – Québec (Ville).* En ligne. <http://www12.statcan.gc.ca/census-recensement/2006/dp-pd/prof/92-591/details/page.cfm?Lang=F&Geo1=CSD&Code1=2423027&Geo2=PR&Code2=24&Data=Count&SearchText=qu%E9bec&SearchType=Begins&SearchPR=24&B1=All&Custom=>. Consulté le 12 août 2009.

Statistique Canada. 2007. *Les habitudes de dépenses au Canada.* En ligne. <http://www.statcan.gc.ca/pub/62-202-x/62-202-x2006000-fra.pdf>. Consulté le 3 décembre 2009.

Statistique Canada. 2008. « La vie dans les régions métropolitaines : Dépendance à l'automobile dans les quartiers urbains ». Série *Tendances sociales canadiennes.* En ligne. <http://www.statcan.gc.ca/pub/11-008-x/2008001/article/10503-fra.htm>. Consulté le 9 décembre 2009.

Strum, R., et D.A. Cohen. 2004. « Suburban Sprawl and Physical and Mental Health ». *Public Health*, Vol. 118, p. 488-496.

Tomalty, Ray, et Murtaza Haider. 2009. *BC Sprawl Report: Walkability and Health – 2009.* Vancouver : Smarth Growth BC, 76 p. <http://www.smartgrowth.bc.ca/Portals/0/Downloads/sgbc-sprawlreport-2009-final-web%20(2).pdf>, Consulté le 25 août 2009.

Transports Canada. 2009. *Les transports au Canada 2008 : Rapport annuel – Mai 2009.* En ligne. <http://www.tc.gc.ca/politique/rapport/aca/anre2008/index.html>. Consulté le 24 août 2009.

Victoria Transport Policy Institute [VTPI]. 2008. « Transit Exemples : Determining the Value of Public Transit Service ». In *TDM Encyclopedia*. En ligne. <http://www.vtpi.org/tdm/tdm118.htm>. Consulté le 20 août 2009.

Ville de Québec. 2005a. *Portrait du territoire.* Québec : Ville de Québec, 346 p.

_____. 2005b. *Politique d'habitation*. Québec : Ville de Québec, Service du développement économique, 51 p. <http://www.ville.quebec.qc.ca/publications/docs_ville/politique_habitation.pdf>. Consulté le 14 septembre 2009.

_____. 2008. *Inventaire global des émissions de gaz à effet de serre de l'agglomération de Québec – Rapport final*. 242 p. <http://www.ville.quebec.qc.ca/publications/docs_ville/rapport_inventaire_ges_2008.pdf>. Consulté le 27 juillet 2009.

_____. 2009a. *Consultations publiques - Vivre et se déplacer à Québec*. En ligne. <http://www.ville.quebec.qc.ca/apropos/vie_democratique/participation_citoyenne/consultations_publiques/mobilite/index.aspx>. Consulté le 18 juin 2009.

_____. 2009b. *Projets résidentiels*. En ligne. <http://www.ville.quebec.qc.ca/gens_affaires/soutien_aux_projets/projets_residentiels.aspx>. Consulté le 11 septembre 2009.

Villeneuve, Claude, et François Richard. 2005. *Vivre les changements climatiques : Quoi de neuf ?*, Sainte-Foy : Éditions MultiMondes, 382 p.

Villeneuve, Paul, Yan Kestens, Rémy Barbonne, Jeanne Robin et Céline Bourel. 2006. « Exploring Alternatives to Sprawl in the Quebec Metropolitan Area ». In *The International Faces of Urban Sprawl*, Sous la dir. de Régent Cabana et Fritz Wagner, Waterloo : University of Waterloo, Department of Geography, p. 19-50.

Vivre en Ville. 2003. « Vieux-Québec vs Échangeur : Une démonstration par l'absurde qui tient la route... ». *Collectivités viables : Le bulletin d'information de Vivre en Ville*, Vol. 2, no 2, p. 10.

_____. 2004. *Vers des collectivités viables : de la théorie à l'action*. Québec : Vivre en Ville, 637 p.

_____. 2009. *Le développement urbain viable au cœur de la stratégie québécoise de réduction des émissions de GES*. Mémoire présenté à la Commission des transports et de l'environnement de l'Assemblée nationale du Québec. En ligne. <http://www.vivreenville.org/documents/VenV_2009_CiblesGES2020_CommParlement.pdf>. Consulté le 4 décembre 2009.

Weiss, Kevin. 1995. « Stormwater and the Clean Water Act: Municipal Separate Sewers in the Moratorium ». In *Seminar Publication: National Conference on Urban Runoff Management: Enhancing Urban Watershed Management at the Local, County, and State Levels*. Chicago, 30 mars au 2 avril 1993, Cincinnati: Center for Environmental Research Information, U.S. Environmental Protection Agency, p. 47-62. En ligne. <http://www.p2pays.org/ref/13/12624.pdf#page=235>, Consulté le 30 juillet 2009.

Åkerman, Jonas, et Mattias Höjer. 2006. « How much Transport Can the Climate Stand?–Sweden on a Sustainable Path in 2050 ». *Energy Policy*, Vol. 34, p. 1944-1957.

Weiss, Kevin. 1995. « Stormwater and the Clean Water Act: Municipal Separate Sewers in the Moratorium ». In *Seminar Publication: National Conference on Urban Runoff Management: Enhancing Urban Watershed Management at the Local, County, and State Levels*. Chicago, 30 mars au 2 avril 1993, Cincinnati: Center for Environmental Research Information, U.S. Environmental Protection Agency, p. 47-62. En ligne. <http://www.p2pays.org/ref/13/12624.pdf#page=235>, Consulté le 30 juillet 2009.

Åkerman, Jonas, et Mattias Höjer. 2006. « How much Transport Can the Climate Stand?–Sweden on a Sustainable Path in 2050 ». *Energy Policy*, Vol. 34, p. 1944-1957.



Siège social
Centre culture et environnement Frédéric Back
870 avenue De Salaberry, bureau 311
Québec (Québec) G1R 2T9
Téléphone (418) 522-0011
Télécopieur (418) 522-7555

info@vivreenville.org
www.vivreenville.org

Bureau Gatineau
115, Boul. Sacré-Coeur, bureau 103
Gatineau (Québec) J8X 1C5

Bureau Montréal
7549, rue Casgrain
Montréal (Québec) H2R 1Y9