Service des communications
Consultations publiques

Rapport de consultation sur le Plan de mobilité durable



Présenté par :
Cristina Bucica, conseillère en consultations publiques
Nicola D'Elia, stagiaire en consultations publiques
Valérie Drolet, conseillère en consultations publiques

12 novembre 2010

VILLE DE
QUÉBEC

Sommaire

1. Introduction 1

2. Faits saillants 7

3. Synthèse des commentaires 11

4. Annexes 55

Table de matières

1. INTRODUCTION 1
   - 1.1. Mandat et objectifs 1
   - 1.2. L'information 1
   - 1.3. La consultation publique 3
     - Consultation en ligne 3
     - Séances de consultation 3
     - Audiences publiques 5
   - 1.4. Rapport de consultation 5

2. FAITS SAILLANTS DE LA CONSULTATION 7

3. SYNTHÈSE DES COMMENTAIRES 11
   - 3.1. Cibles du Plan de mobilité durable 11
   - 3.2. Urbaniser autrement 14
   - 3.3. Structurer le développement par le transport collectif 19
   - 3.4. Se déplacer autrement 22
     - 3.4.1 Le transport collectif 22
     - 3.4.2 Le tramway 28
   - 3.5. Utiliser l'automobile autrement 34
   - 3.6. Penser autrement les modes actifs de déplacement 38
     - 3.6.1 Les transports actifs 38
     - 3.6.2 Axe colline Parlementaire – Université 44
   - 3.7. Miser sur l'intermodalité 48
   - 3.8. Transporter les marchandises autrement 52
   - 3.9. Commentaires sur d'autres éléments du Plan de mobilité durable 53

4. ANNEXES 55
   - 4.1. Comptes rendus des séances de consultation 55
     - Compte rendu de la séance du 21 septembre 55
     - Compte rendu de la séance du 22 septembre 58
     - Compte rendu de la séance du 25 septembre 62
     - Compte rendu de la séance du 28 septembre 66
   - 4.2. Liste des mémoires déposées 71
   - 4.3 Consultation en ligne - données sociodémographiques des répondants 74

1. Introduction

1.1. Mandat et objectifs

Le groupe de travail sur la mobilité durable créé en janvier 2009 a eu comme mandat de développer des orientations guidant l'urbanisation de Québec et le développement de ses modes de transport dans une perspective de développement durable pour les 10 à 20 prochaines années. Après plusieurs mois d'étude et de réflexion et une consultation préliminaire tenue au printemps 2009, le groupe de travail a soumis au comité exécutif un projet de Plan de mobilité durable qui a été rendu public en juin 2010. Le plan propose une approche intégrée de l'aménagement du territoire et des transports visant à faire de Québec une région attrayante, prospère et durable où les efforts de densification seront réalisés en harmonie avec l'humain et son environnement.

Le projet de Plan de mobilité durable a fait l'objet d'une vaste consultation publique à l'automne 2010. Les principaux objectifs de cette consultation étaient de permettre à la population et aux représentants d'organismes de s'exprimer sur le projet de Plan de mobilité durable, de vérifier leur adhésion aux orientations proposées et de recueillir leurs commentaires et suggestions afin de bonifier le projet avant son adoption par le conseil municipal.



1.2. L'information

La population, les conseils de quartier et les organismes intéressés ont été informés des modalités de la consultation publique et du contenu du Plan de mobilité durable par plusieurs moyens :

- un point de presse a été tenu et un communiqué a été diffusé aux médias le 10 juin 2010 pour présenter le projet de Plan de mobilité durable qui sera soumis en consultation ;
- plusieurs communiqués de presse ont été diffusés au mois de septembre pour annoncer le lancement de la consultation en ligne, les dates des séances de consultation et des audiences publiques ainsi que la date limite de dépôt des mémoires ;

- un dossier sur ce sujet a été publié dans l'édition du mois d'août du bulletin municipal « Ma ville – Mon arrondissement » distribué dans tous les foyers ; un rappel sur la consultation publique a également été publié dans l'édition du 16 septembre ;



- des annonces ont été publiées dans les journaux et les hebdomadaires les 16, 17 et 19 septembre afin de promouvoir la consultation ;
- des lettres ont été envoyées aux citoyens et aux représentants d'organismes ayant participé à la consultation préliminaire tenue en mai 2009 pour les inviter à participer à la consultation et aux audiences publiques ;
- pour une première fois, les médias sociaux ont été mis à contribution pour diffuser l'information sur la consultation : des rappels concernant les moments importants de la consultation ont été envoyés sur Twitter ;



- sur le site Internet de la Ville, une section dédiée au Plan de mobilité durable a été mise en ligne en juin 2010 et a été mise à jour périodiquement; elle présentait les modalités de la consultation et la documentation disponible, ainsi que le formulaire à remplir pour la consultation en ligne ;
- afin de se préparer à la consultation publique, les personnes intéressées ont pu se procurer, à l'avance, le document du plan de mobilité durable dans les bureaux d'arrondissement et à l'hôtel de ville, ainsi qu'en ligne sur le site Internet de la Ville. Plus de 2 000 exemplaires du document de consultation ont été distribués au cours de toute la période de consultation.

1.3. La consultation publique

À l'automne 2010, trois possibilités ont été offertes à la population, aux conseils de quartier et aux organismes afin de s'informer plus en détail et s'exprimer sur le Plan de mobilité durable : la consultation en ligne, les séances de consultation et les audiences publiques.

Consultation en ligne

Entre le 7 septembre et le 1er octobre, les citoyens ont été invités à exprimer leur opinion en remplissant un questionnaire de consultation mis à leur disposition sur le site Internet de la Ville. Le questionnaire était également disponible en version imprimée dans les bureaux d'arrondissement et à l'hôtel de ville.

En tout, 1 953 personnes ont répondu au questionnaire. Une analyse sommaire des données sociodémographiques permet d'identifier les principales caractéristiques des répondants :

- Les répondants représentent majoritairement une population jeune et active (deux tiers des répondants ont entre 25 et 44 ans et trois quarts sont des travailleurs).
- Presque deux fois plus d'hommes que de femmes ont répondu au questionnaire.
- La majorité des répondants résident dans les arrondissements de La Cité-Limoilou (37 %) et Sainte-Foy–Sillery–Cap-Rouge (17 %). Les autres répondants proviennent en égale mesure (environ 10 %) des quatre autres arrondissements ou des environs de la ville (majoritairement de la Rive-Sud).

Séances de consultation

Au total, environ 600 personnes ont participé aux quatre séances de consultation et une personne sur quatre a exprimé publiquement son point de vue (150 interventions au micro).

Environ 350 personnes ont participé aux trois séances publiques de consultation qui ont eu lieu :

- Le mardi 21 septembre 2010, de 19 h à 22 h, au centre Michel-Labadie.
- Le mercredi 22 septembre 2010, de 19 h à 22 h, à l'ÉNAP.
- Le samedi 25 septembre 2010, de 9 h à midi, au pavillon Alphonse-Desjardins de l'Université Laval.





Lors de ces séances, une présentation détaillée des orientations et des propositions du Groupe de travail était faite conjointement par M. François Picard, membre du comité exécutif, et par M. Liguori Hinse, directeur du groupe de travail sur la mobilité durable. M. Yvon Boudreau, secrétaire du groupe de travail, était également présent pour accueillir les commentaires des participants.



De plus, une séance publique de travail sur l'axe colline parlementaire – Université a été également organisée pour permettre à la population de discuter des différentes options proposées. Cette séance a réuni près de 250 personnes et elle a eu lieu :

- Le mardi 28 septembre 2010, de 19 h à 23 h, au centre de loisirs Montcalm.





Lors de cette rencontre, des scénarios alternatifs à ceux inclus dans le plan de mobilité durable ont été présentés aux participants. La Ville de Québec était représentée par M. François Picard, membre du comité exécutif de la ville de Québec, M. Denis Hinse, directeur du groupe de travail et par MM. Marc Des Rivières et Hervé Chapon de la Division transport du Service de l'aménagement du territoire.

Audiences publiques

Les audiences publiques ont permis aux personnes et organismes voulant formuler des recommandations pour améliorer le projet de déposer et de présenter un mémoire.

En tout, 85 mémoires ont été déposés, dont 55 mémoires ont fait l'objet d'une présentation lors des audiences publiques tenues les 5 et 6 octobre 2010 à l'hôtel de ville devant les représentants du groupe de travail sur la mobilité durable : M. François Picard, membre du comité exécutif, MM. Liguori Hinse et Yvon Boudreau, respectivement directeur et secrétaire du groupe de travail sur la mobilité durable.





Un principe d'équité a été privilégié lors de la présentation des mémoires en audience publique. Une période de 15 minutes a été allouée pour la présentation de chaque mémoire : 10 minutes pour la présentation et 5 minutes pour les échanges. Le public était invité à assister à la présentation des mémoires. Un recueil des mémoires est disponible pour consultation au Service des communications et sur le site Internet de la Ville.

1.4. Rapport de consultation

L'objectif du rapport de consultation est de rendre compte, de façon synthétique et objective, des principaux points de vue exprimés par la population au sujet du Plan de mobilité durable, lors des consultations publiques.

Les commentaires recueillis permettront aux membres du groupe de travail de bonifier le projet proposé avant son adoption par le conseil municipal.

Après avoir expliqué la démarche de consultation, le rapport de consultation présente les faits saillants de la consultation et la synthèse des commentaires émis lors des quatre séances publiques de consultation et des deux journées d'audiences publiques, dans les mémoires déposés et les commentaires reçus par courriel ainsi que dans le cadre de la consultation en ligne.

La synthèse des commentaires est structurée en neuf parties qui reprennent les thèmes majeurs du Plan de mobilité durable :

1. Cibles du Plan de mobilité durable
2. Urbaniser autrement
3. Structurer le développement par le transport collectif
4. Se déplacer autrement
5. Utiliser l'automobile autrement
6. Penser autrement les modes actifs de déplacement
7. Miser sur l'intermodalité
8. Transporter les marchandises autrement
9. Commentaires sur d'autres éléments du Plan de mobilité durable

Les comptes rendus des quatre séances de consultation, le profil des répondants à la consultation en ligne ainsi que la liste des mémoires déposés sont également présentés en annexe.

Le rapport de consultation a été envoyé aux membres du groupe de travail sur la mobilité durable et sera déposé au comité exécutif de la Ville de Québec pour prise d'acte.

2. Faits saillants de la consultation

La consultation sur le plan de mobilité durable a connu un véritable succès de participation. Depuis la constitution de la nouvelle Ville de Québec, le Plan de mobilité durable est un des enjeux qui a suscité l'intérêt des citoyens de divers horizons.

- Environ 600 personnes ont participé aux 4 séances publiques de consultation tenues les 21, 22, 25 et 28 septembre 2010 et 150 personnes ont pris la parole.
- Près de 2 000 citoyens ont rempli le questionnaire en ligne afin de faire part de leurs commentaires sur les divers éléments du Plan de mobilité durable.
- 85 mémoires ont été déposés et 55 d'entre eux ont fait l'objet d'une présentation aux responsables du groupe de travail sur la mobilité durable à l'occasion des audiences publiques qui ont eu lieu les 5 et 6 octobre 2010.
- 60 commentaires nous ont été également acheminés par courriel.





Nous résumons ici à grands traits les principaux commentaires exprimés lors de cette vaste consultation publique.

Adhésion au Plan de mobilité

Les citoyens adhèrent majoritairement aux orientations et aux objectifs poursuivis ainsi qu'aux grands projets proposés par le Plan de mobilité durable. De façon générale, les citoyens de Québec ont salué la vision, la cohérence et l'effet rassembleur de ce plan et ils souscrivent à la priorité accordée au développement du transport collectif et actif.

L'urbanisation

Le choix d'assurer le développement futur à l'intérieur du périmètre d'urbanisation, afin de limiter l'étalement urbain, semble très bien compris et accepté par la population. Ainsi, les participants manifestent clairement leur accord en ce qui a trait au développent proposé sur les grands axes desservis par le transport en commun (boulevard Laurier, boulevard

Lebourgneuf, boulevard et autoroute Charest, autoroute Laurentienne et avenue D'Estimauville). De nombreux citoyens insistent sur la nécessité d'offrir une diversité d'immeubles résidentiels et de favoriser la mixité sociale, ce qui évite la constitution de ghettos. Ils incitent la Ville à tenir compte des besoins particuliers des familles et de la population vieillissante dans le choix du type de logements.

Le tramway

Une forte majorité de participants à la consultation accueillent avec enthousiasme l'objectif de faire du transport collectif un outil structurant de la consolidation et du développement du territoire et considèrent cette approche comme novatrice et visionnaire. Toutefois, le projet de tramway, tel qu'il a été présenté, ne fait pas l'unanimité. D'une part, plusieurs citoyens ou organismes appuient l'implantation d'un tramway. Ils considèrent qu'il constitue un bon moyen pour répondre au besoin de créer de nouveaux quartiers ou de revitaliser certains secteurs et sont en accord avec le tracé proposé. D'autre part, de nombreux citoyens sont d'avis que le projet n'est pas prioritaire, que d'autres solutions moins coûteuses peuvent être envisagées pour faire face aux enjeux de circulation, ou qu'un trajet empruntant le boulevard René-Lévesque aura plus de chances de contrer les problèmes de congestion existants ou à venir.

Le vélo et la marche

La partie du Plan de mobilité durable qui porte sur les transports actifs (la marche et, en particulier, le vélo) est reconnue comme le point le plus faible du projet déposé. Les citoyens sont satisfaits du Plan directeur du réseau cyclable de la Ville, mais ils critiquent la lenteur de sa mise en œuvre. Pour eux, la Ville n'accorde pas une grande priorité à sa réalisation et l'aménagement d'un réseau cyclable utilitaire, sécuritaire et intégré accuse un retard.

En ce qui concerne l'axe cyclable entre la colline Parlementaire et l'Université Laval, les avis sont plutôt partagés. La création d'un lien cyclable direct et rapide obtient plusieurs appuis lors des différentes séances publiques ainsi que dans les mémoires et les questionnaires reçus. En même temps, le projet de transformation du boulevard René-Lévesque en boulevard « vert » soulève une forte opposition, notamment de la part des commerçants et de certains résidants du secteur. Le projet de « vélo-boulevard » sur la rue Père-Marquette semble d'emblée une proposition beaucoup moins controversée, même si elle n'est pas considérée par les cyclistes comme la solution idéale.

Les participants à la consultation ont également des attentes pour des parcours piétonniers sécuritaires et continus, c'est-à-dire non interrompus par des autoroutes et autres obstacles. Plusieurs ont revendiqué une meilleure signalisation des parcours piétonniers qui mènent au transport collectif, aux écoles et aux équipements publics.

Le taxi

Le taxi est un partenaire de la mobilité durable. Il pourrait jouer un rôle plus actif, notamment en desservant certains quartiers et parcs industriels (une partie du réseau de proximité), particulièrement en dehors des heures de pointe. Plusieurs citoyens ont critiqué le fait que de

grands autobus presque vides circulent dans les quartiers. Un service de taxibus comblerait les besoins. Il faut aussi aménager de façon plus adéquate les stations d'attente des taxis, notamment à l'aéroport et à la gare centrale, en plus de donner à ces véhicules accès au port et aux lieux des grandes manifestations.

Le stationnement

Un Plan de mobilité durable doit présenter une politique conséquente en matière de stationnement qui comporte, notamment, une limitation des places exigées par la Ville aux promoteurs d'immeubles commerciaux et résidentiels, une tarification qui reflète le coût des déplacements au centre-ville et une incitation des employeurs à accorder des avantages à leurs employés en faveur du transport collectif et actif. Dans la perspective d'une réduction des places de stationnement sur certaines artères, dont le boulevard René-Lévesque, afin de rendre le transport collectif et actif plus efficace et sécuritaire, il faut aménager un espace de stationnement à proximité de ces artères.

Les citoyens insistent également sur la nécessité d'aménager des stationnements incitatifs près des terminus de transport collectif.

Le transport collectif

En ce qui concerne le transport collectif, les citoyens expriment plusieurs préoccupations. Ils sont d'avis qu'il faut améliorer le service de transport en commun pour concurrencer les déplacements en automobile. Ils pensent également que l'ajout de lignes Métrobus est nécessaire en plus d'appuyer de façon importante la mise en place de voies réservées.

L'autopartage et le covoiturage

Les citoyens se sont dits ouverts aux mesures d'autopartage et de covoiturage : 50 % sont ouverts à l'idée, dont 17 % utilisent déjà ces modes de transport. Ils souhaitent avoir accès aux voies réservées au transport en commun lorsqu'ils font du covoiturage ou qu'ils utilisent une voiture en autopartage. Enfin, ils demandent aux entreprises de mettre en place des mesures incitatives à l'autopartage ou au covoiturage pour leurs employés.

La mise en œuvre du plan

Le Plan de mobilité durable ayant une portée d'au moins 20 ans, plusieurs citoyens ont exprimé la crainte que sa mise en œuvre démarre lentement, qu'on n'en voie pas les résultats à court ou à moyen terme.

- Un besoin évident de coordination

Plusieurs citoyens et organismes ont souligné l'importance du leadership que doit assumer la Ville de Québec pour assurer la réalisation ordonnée et cohérente du Plan de mobilité durable. En effet, sa mise en œuvre fait appel à la collaboration de plusieurs services municipaux et de nombreux partenaires externes. La conjugaison des intérêts d'urbanisation et des transports représente une approche somme toute nouvelle et elle posera aux services municipaux et à

ses partenaires des exigences de cohérence et de discipline. Il est donc essentiel qu'un mécanisme rigoureux de coordination et de suivi du Plan de mobilité durable soit mis en place.

- Une volonté de participer des citoyens



Autant les participants à la consultation publique saluent le processus démocratique d'élaboration du Plan de mobilité durable, autant ils sont nombreux à réclamer la participation des citoyens durant les phases subséquentes de mise en œuvre du plan. C'est particulièrement important à l'échelle des quartiers. La Ville doit entretenir un dialogue continu avec les citoyens, les entreprises et les institutions sur la mobilité durable et les projets qui l'incarnent.

De nombreuses autres suggestions ont été formulées lors de la consultation publique. Bon nombre d'entre elles sont retenues soit dans ce plan ou seront examinées dans les prochaines étapes de la mise en œuvre du Plan de mobilité durable. Ce sera notamment le cas lors de la révision du Plan directeur d'aménagement et de développement de la Ville de Québec, du Plan stratégique de développement du Réseau de transport de la Capitale, de l'élaboration des programmes particuliers d'urbanisme de plusieurs quartiers de Québec et des études majeures qui seront réalisées au cours des trois à quatre prochaines années sur la faisabilité technique et économique du tramway.

3. Synthèse des commentaires

3.1. Cibles du Plan de mobilité durable

De manière générale, le Plan de mobilité durable est accueilli de façon très positive par les personnes qui ont participé aux différentes séances de consultation. Les citoyens et les représentants des groupes s'entendent pour dire qu'en élaborant ce plan, la Ville fait preuve d'audace et de réalisme, et que sa mise en œuvre devrait débuter le plus tôt possible.

Quelques personnes expriment aussi leurs réserves ou formulent des commentaires et des propositions sur certaines mesures proposées pour atteindre les cibles visées. Les sujets qui ont fait l'objet de plus de discussions en rapport avec les objectifs du Plan sont :

- en rapport aux objectifs de réduire la congestion routière et de doubler la part modale du transport collectif : l'implantation d'un tramway sur l'axe Charest et les modifications proposées pour le boulevard René-Lévesque;
- en rapport avec l'objectif d'augmenter la part modale des transports actifs à 17 % : la majorité des participants sont d'accord avec cet objectif et certains souhaiteraient même que l'objectif soit plus ambitieux. Plusieurs personnes considèrent toutefois que le plan devrait proposer plus de mesures concrètes pour encourager ces modes de déplacement afin de pouvoir réaliser l'objectif annoncé.

L'analyse des mémoires déposés permet d'arriver à une conclusion similaire. Près de la moitié des mémoires abordent la question des cibles et, généralement, les auteurs des mémoires approuvent les cibles proposées dans le plan. Certaines personnes considèrent même que les cibles ne sont pas assez ambitieuses tandis que d'autres émettent quelques réserves. Quelques commentaires portent sur l'absence de certains points qui auraient dû être inclus dans le Plan de mobilité durable. Toutefois, la plupart des citoyens saluent le souci de la Ville de Québec pour les transports actifs et la volonté de s'attaquer au problème de congestion routière.

On souhaite la présentation d'un échéancier plus détaillé de mise en œuvre. C'est particulièrement le cas pour la mise en œuvre du plan directeur du réseau cyclable. On a noté un retard dans la compréhension des enjeux environnementaux et sociaux. Quelques personnes insistent aussi sur l'importance qui devrait être accordée à l'inclusion sociale, au développement social et à l'accessibilité universelle pour personnes handicapées, et ce, dans les prémisses même du Plan de mobilité durable. Certaines personnes considèrent par ailleurs essentiel que la Ville respecte la liberté des gens d'opter pour le style de vie et pour le moyen de transport de leur choix.

Plusieurs personnes saluent la volonté de la Ville de doubler la part modale du transport en commun. Ils considèrent que cette volonté doit être appuyée par un engagement soutenu de la

part de la Ville pour défendre et réaliser les différents projets annoncés (tels le tramway ou l'implantation de voies réservées).

L'idée d'utiliser les axes structurants du transport en commun comme outil de développement est saluée par certains, qui considèrent qu'il s'agit d'une approche novatrice et visionnaire, et critiquée par d'autres. Quelques personnes expriment des doutes quant à la mise en place éventuelle du tramway : d'un côté, on considère qu'il n'est pas un outil de développement. D'un autre côté, on se demande pourquoi un projet si important fait l'objet d'une seule recommandation dans le Plan, on aurait voulu avoir plus d'informations. Aussi, certains pensent que le tramway pourrait constituer une erreur irréparable s'il s'avère que les projets de développement ne portent pas ses fruits. On souligne que les prévisions démographiques en lien avec le développement des secteurs peuvent s'avérer hasardeuses. Aussi, on se préoccupe du type de développement privilégié dans le nord-ouest de la ville.

Selon les auteurs de plusieurs mémoires, les cibles qui touchent aux transports actifs doivent favoriser l'augmentation du nombre d'adeptes du « vélo-boulot ». Ceci peut être favorisé par l'implantation de pistes cyclables utilitaires et par d'autres mesures incitatives qui devrait être développées en partenariat avec les employeurs. On souhaite obtenir un échéancier pour la réalisation de la recommandation visant à augmenter la part modale du transport actif à 17 %. Enfin, plusieurs personnes considèrent que la Ville pourrait même se donner un objectif plus ambitieux et certaines proposent de fixer la part modale des transports actifs à 25 % à l'horizon de 2030.

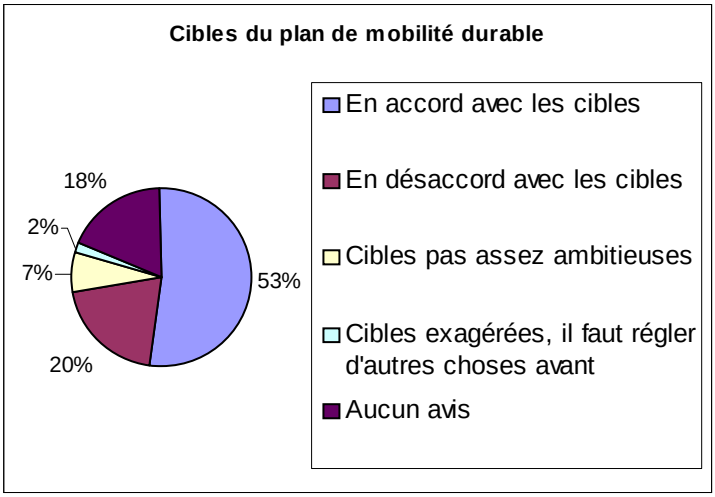
Plusieurs personnes saluent l'approche privilégiée qui diminue l'importance de l'automobile afin d'alléger la congestion, tandis que d'autres personnes désavouent cette orientation, considérant que d'autres solutions peuvent être trouvées pour diminuer la congestion. On mentionne également, comme solutions, les services d'autopartage ainsi que les véhicules cyclomoteurs, qui pourraient constituer une alternative intéressante pour décongestionner le réseau routier. Quelques personnes considèrent que la réduction des gaz à effet de serre constitue une préoccupation importante qui ne semble pas avoir été assez examinée au sein du Plan.

En ce qui concerne les partenariats, il faudrait que les organismes communautaires soient associés à la mise en place du Plan de mobilité durable afin de s'assurer d'une plus large adhésion de la population et de son engagement. Enfin, on signale que la documentation n'a pas été accessible pour les personnes avec limitations visuelles.

L'analyse des résultats du questionnaire confirment l'adhésion de la population par rapport aux cibles du Plan et le souhait que sa mise en œuvre soit accélérée.

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)?

En accord avec les cibles	1015
En désaccord avec les cibles	396
Cibles pas assez ambitieuses	141
Cibles exagérées, il faut régler d'autres choses avant	40
Aucun avis	361
Total	1953



Plus de la moitié des répondants sont en accord avec les cibles du Plan de mobilité durable. Si on prend en considération les participants qui exigent des cibles encore plus ambitieuses, le taux de satisfaction touche presque les deux tiers des participants. À noter que plus de 300 personnes souhaitent que la date fixée à 2030 soit rapprochée (presque 1 personne sur 4 de ceux qui sont en accord avec les cibles).

Une personne sur cinq est en désaccord avec les cibles. Ceci s'explique, dans un premier temps, par l'opposition à l'importance attribuée au transport en commun et actif. Ce sont notamment des personnes dépendantes de l'automobile qui évoquent cette raison. Dans un deuxième temps, c'est une opposition aux moyens proposés car les cibles ne semblent pas toucher la totalité de la population. On fait ici allusion à la population habitant en banlieue. Presque 20 % des personnes n'ont pas d'avis ou n'ont pas laissé de commentaire.

3.2. Urbaniser autrement

Généralement, les participants aux rencontres expriment leur appui à l'objectif de mettre fin à l'étalement urbain et de densifier lez zones situées à proximité des centres d'activités le long des axes de transport en commun. Quelques réserves sont toutefois émises en ce qui concerne les types d'habitation proposés : on devrait s'assurer qu'ils correspondent tant aux besoins des familles qu'à ceux d'une population vieillissante. On souligne par exemple que les constructions de type pavillonnaire au centre-ville n'attirent pas les familles, celles-ci ayant besoin plutôt de maisons de ville avec cour.

Quelques personnes apprécient le concept des écoquartiers et souhaitent même qu'on applique les principes aux quartiers anciens ou aux nouveaux développements. On suggère par exemple de ne plus structurer les nouveaux développements uniquement en fonction de l'automobile et favoriser les transports actifs et collectifs. On aimerait également une plus grande mixité fonctionnelle de ces nouveaux développements afin de limiter les déplacements.

La question de l'urbanisation est un des trois thèmes qui a retenu le plus l'attention des auteurs des mémoires. Leurs commentaires portent notamment sur les sujets suivants :

Mettre fin à l'étalement urbain

La plupart des citoyens endossent la recommandation visant à mettre fin à l'étalement urbain tout en favorisant une densification à échelle humaine au sein de la ville. La densification doit être effectuée de façon à développer « la ville dans la ville ». La consolidation et le développement devrait se faire au long des artères et des axes où les transports collectifs seront présents. Le périmètre urbain ne devrait pas être agrandi à l'intérieur du bassin versant de la prise d'eau potable.

Toutefois, il est rappelé que seule la densification ne règlera pas les problèmes de mobilité. Un étalement urbain en douceur devrait être permis, le restreindre serait un recul sociétal. Il faudrait un Plan d'urbanisation et de vie qui vienne appuyer le Plan de mobilité durable. On encourage le développement tout en protégeant les zones cultivables, les bassins de prise d'eau et en conservant les espaces verts.

La Ville devrait éviter de développer en zone boisée, car une couverture forestière comporte de nombreux avantages. Il faudrait aussi éviter une zone de développement qui menace l'habitat du poisson dans la rivière des Roches. Quant au développement industriel et commercial, il doit s'effecteur en fonction des résidants. Enfin, on juge qu'il ne faut pas succomber aux désirs restrictifs de la part de groupes de pression écologistes. En ce qui concerne l'architecture des bâtiments, une proposition vise à instaurer un concours annuel d'architecture pour assurer une meilleure qualité architecturale des nouveaux quartiers.

Harmoniser centres d'activités et desserte

Des services de garde devraient être situés près des transports collectifs. On propose d'établir un ratio afin d'implanter des services de garde en rapport au nombre de familles dans chaque quartier. Une personne considère au contraire que les garderies devraient être situées en retrait des grands axes de circulation afin d'éviter que les enfants qui jouent dehors soient exposés à la pollution et à un bruit excessif.

Développer de nouveaux quartiers

Les écoquartiers doivent être attrayants : abordables, avoir des espaces communs de qualité et des espaces privés permettant une certaine intimité, offrir une typologie d'habitation diversifiée. On suggère qu'ils soient dépourvus de voitures.

Certains secteurs des quartiers centraux existants (comme l'ilot des tanneurs dans Saint-Roch) peuvent être convertis en écoquartiers, il faudrait principalement plus d'espaces verts. L'aménagement de rues piétonnières et de toits végétaux sont proposés. C'est d'ailleurs ce qui pourrait attirer les jeunes couples avec enfants à s'installer dans un nouveau domicile si les prix sont déjà abordables.

Espaces libres et sous-utilisés

Plusieurs mémoires insistent sur le fait qu'il faut offrir et préserver la mixité au niveau fonctionnel, locatif et social dans le développement de ces espaces. Cette mixité sert à limiter les déplacements et surtout à éviter la ghettoïsation et la « gentrification » des quartiers. On propose d'ailleurs qu'un seuil minimal de 30 % de logements sociaux soit instauré pour chaque nouveau développement surtout le long des axes de transport en commun. Les logements sociaux devraient aussi être priorisés pour les places restantes dans le centre-ville.

Un autre élément important, dont le plan devrait tenir compte, est le vieillissement de la population. L'offre domiciliaire devrait tenir également compte des besoins et des aspirations de cette clientèle. Il faut planifier l'offre des résidences pour personnes âgées et favoriser la mixité des logements en banlieue à cet égard. On suggère aussi que des résidences pour personnes âgées soient bâties au-dessus des centres commerciaux. Il faut conserver la qualité du parc locatif et évaluer le nombre réel de logements nécessaires. Les nouveaux immeubles d'habitation ne devraient pas avoir plus de cinq étages. Enfin, il faudrait stimuler le développement de nouveaux concepts de résidences unifamiliales et bifamiliales et offrir des logements pour répondre aux diverses générations. On appuie aussi la construction de maisons intergénérationnelles.

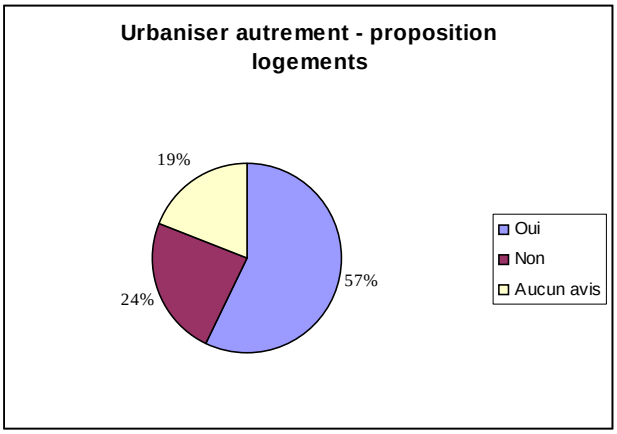
Une personne souhaite que la construction de maisons unifamiliales jumelées ou isolées ne soit plus permise. D'autres personnes souhaitent que des maisons mitoyennes et des nouveaux concepts de maisons unifamiliales voient le jour afin de pouvoir accueillir des familles. On propose de bâtir des maisons jumelées sur le boulevard Pie-XI tout en densifiant le secteur et en y incluant des commerces. On suggère de privilégier un développement

domiciliaire sur l'emplacement de la cimenterie St-Laurent. Il faudrait aussi inclure des initiatives communautaires dans le développement de nouveaux projets.

La majorité des répondants au questionnaire ont répondu « oui » à la question :

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?

Oui	Très en accord	185
Oui	En accord	455
Oui	Plutôt d'accord	476
Non	Plutôt en désaccord	127
Non	En désaccord	143
Non	Totalement en désaccord	199
Aucun avis	Aucun avis	368
Total		**1953**

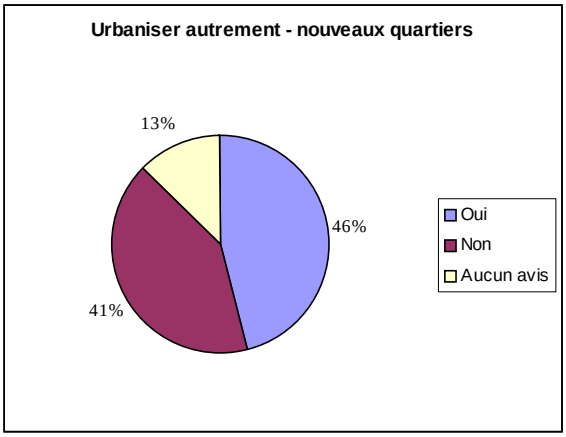


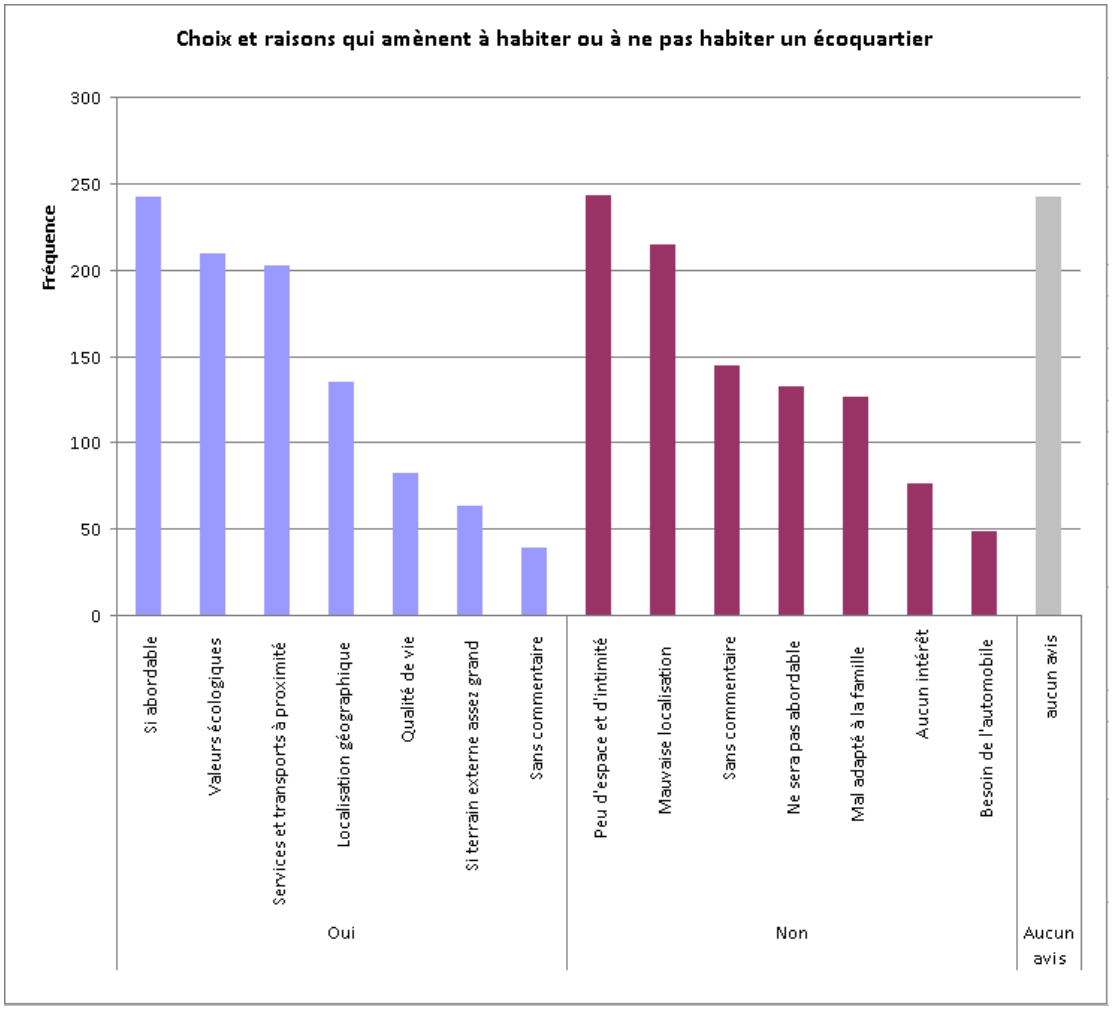
Les participants qui sont en accord y voient surtout une solution pour freiner l'étalement urbain. La densification va réduire les longs déplacements, réduire les émissions polluantes et favoriser l'utilisation du réseau de transport en commun et des déplacements actifs. On soulève par contre les craintes de voir diminuer les espaces verts. Il faudrait assurer une quantité suffisante de parcs et de milieux naturels protégés.

La plupart des raisons évoquées pour être en désaccord avec la question, est la restriction de la liberté de choix. On trouve aussi qu'il est plus adéquat de fonder une famille dans une maison unifamiliale. Plusieurs répondants trouvent qu'il faut préserver l'avantage d'avoir beaucoup d'espace et de territoire disponibles. Il ne faudrait donc pas se sentir obligé de reproduire les modèles urbains européens à haute densité et perdre notre qualité de vie.

Habiteriez-vous dans un des écoquartiers prévus (la Pointe D'Estimauville, la Pointe-aux-Lièvres, la Cité Verte, etc.) (document pp.49-50)? Pour quelles raisons?

Oui	Très en accord	55
Oui	En accord	39
Oui	Plutôt d'accord	799
Non	Plutôt en désaccord	618
Non	En désaccord	144
Non	Totalement en désaccord	48
Aucun avis	Aucun avis	250
Total		**1953**





Les avis sont partagés. Ceux qui voudraient habiter dans de tels quartiers souhaitent par-dessus tout que les prix soient abordables. On constate aussi que ce sont les valeurs écologiques qui les intéressent de même que la possibilité d'avoir des services et des

transports à proximité. Une portion des participants est intéressée par la localisation géographique à proximité du centre-ville. Un plus petit nombre de répondants pensent que les écoquartiers offrent une meilleure qualité de vie. On éprouve aussi des doutes sur la grandeur du terrain extérieur, on voudrait qu'il soit assez grand pour accueillir des jeunes couples avec un enfant.

Par ailleurs, le peu d'espace et d'intimité de ces habitations est la raison majeure pour refuser de s'y installer. Aussi, on trouve que la localisation est mal choisie par sa proximité au centre-ville : plusieurs personnes ne veulent pas perdre la qualité de vie qu'offre la banlieue par une moins forte densité de véhicules et de population. Ces participants anticipent aussi des prix très élevés, pour la même valeur on pourrait avoir une habitation de meilleure qualité. Une quantité non négligeable de répondants trouvent que ces écoquartiers ne répondent pas aux besoins d'une famille. Enfin, plusieurs personnes n'y voient aucun intérêt à habiter ces quartiers, ils ne sont pas attirés par l'étiquette écologique du projet. D'autres personnes ne pourraient pas accepter que l'on mette des restrictions sur l'automobile dont ils dépendent.

3.3. Structurer le développement par le transport collectif

Plusieurs personnes considèrent que la proximité des axes structurants de transport collectif compte dans le choix du lieu de résidence. Elles considèrent que la vision proposée pour l'implantation du tramway est intéressante et novatrice, mais rappellent que les lignes de Métrobus ont également un effet structurant et que cette solution est plus flexible et moins coûteuse.

Un grand nombre de personnes souhaitent que la Ville assure une mixité sociale et fonctionnelle autour des axes structurants ; certaines personnes suggèrent même de prévoir un pourcentage de logements sociaux dans les nouveaux ensembles pour prévenir la « gentrification» des quartiers centraux. Certaines inquiétudes sont exprimées concernant le type de bâtiments qui seront construits le long des axes structurants. Une personne souhaite fortement que la revitalisation du boulevard Sainte-Anne figure parmi les priorités.

La majorité des mémoires appuient également l'objectif de faire du transport collectif un outil structurant de la consolidation et du développement du territoire.

En ce qui concerne le quartier Saint-Roch, on souhaite que la qualité de vie reste la même. On propose que le quartier soit mieux relié à Saint-Sauveur sans occasionner de détours. L'aménagement d'un pôle modal central pour la ville de Québec est souhaité. Enfin, il faudrait que toute action du Plan de mobilité durable touchant à Saint-Roch tienne compte de la Charte de la qualité de vie de Saint-Roch.

Afin d'optimiser le service de transport en commun et de diminuer les coûts pour l'utilisateur, on propose qu'un meilleur arrimage soit fait entre les trois sociétés de transport de la région, certains allant jusqu'à proposer que celles-ci fusionnent. La question d'un laissez-passer universel pour les étudiants est également mentionnée comme moyen d'assurer une meilleure connexion entre la Cité universitaire et le reste de la ville, particulièrement sur l'axe René-Lévesque en allant vers le centre-ville.

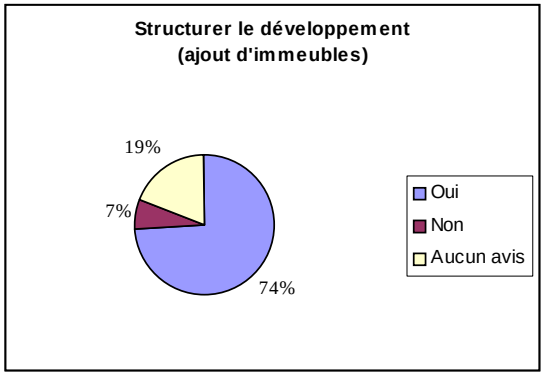
On suggère de regrouper les employeurs par des pôles géographiques, ce qui faciliterait le soutien qui pourrait leur être apporté pour l'élaboration de projets novateurs en matière de mobilité durable. On encourage les entreprises à offrir l'abonne BUS aux employés ainsi que d'autres moyens incitatifs.

Dans le cadre de la consultation en ligne, deux questions portaient sur le thème du transport collectif en tant qu'élément structurant de développement.

Premièrement, une forte majorité de répondants sont en faveur de la proposition suivante :

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?

Oui	Très en accord	807
Oui	En accord	135
Oui	Plutôt d'accord	480
Non	Plutôt en désaccord	29
Non	En désaccord	14
Non	Totalement en désaccord	117
Aucun avis	Aucun avis	371
Total		**1953**



Selon la majorité des répondants, il s'agit d'une bonne manière de rentabiliser le transport en commun qui est déjà présent tout en permettant la densification des secteurs visés. Au niveau de la fluidité de la circulation, on exige que le transport en commun soit amélioré avant tout. Une partie des répondants acceptent la proposition à condition que l'élément résidentiel soit mis à l'écart. On croit qu'il serait désagréable de vivre à proximité de ces lieux à cause du bruit et de la pollution sur ces grands axes.

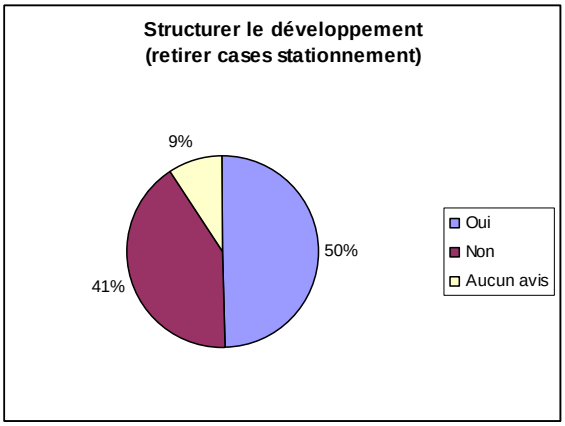
C'est effectivement cet argument qui est la plus populaire chez les répondants qui sont contre la proposition. On n'est pas du tout intéressé par l'idée de mettre des logements d'habitations sur des grands axes à cause de la pollution et du bruit. Concernant le transport en commun, on craint que la congestion augmente : l'utilité du transport en commun est remise en question.

Enfin, il est à noter que seulement 7 % des gens sont contre la proposition. Le taux d'approbation sur cette question est imposant si le développement d'immeubles résidentiels est écarté de la proposition.

Deuxièmement, les avis sont partagés sur la question de l'élimination des stationnements sur certaines artères : la moitié des répondants sont en faveur de cette mesure, tandis que 41 % sont contre.

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?

Oui	Très en accord	519
Oui	En accord	224
Oui	Plutôt en accord	225
Non	Plutôt en désaccord	73
Non	En désaccord	159
Non	Totalement en désaccord	573
Aucun avis	Aucun avis	180
Total		**1953**



Les différents avantages d'une telle mesure sont mentionnés. On suppose que le retrait de ces stationnements incitera les gens à utiliser davantage le transport en commun et favorisera une meilleure desserte. Il s'agit aussi d'un bon moyen de restreindre la présence des automobiles sur cette artère. On croit que les gens vont s'adapter à d'autres moyens de transport. Toutefois, plusieurs personnes souhaitent quand même que des solutions de rechange soient offertes aux résidants et commerçants (stationnement souterrain ou de surface à proximité).

Plusieurs arguments sont également invoqués contre une telle mesure. Ainsi, on considère que le retrait des cases de stationnement ne fera qu'aggraver le problème actuel du manque de stationnement. Il n'est pas idéal de magasiner en emportant des items dans un autobus ou sur un vélo et le temps de déplacement n'est pas assez rapide. On craint également que le commerce en souffrira énormément par la diminution de l'achalandage. Beaucoup de personnes ont avoué qu'elles n'iront plus sur cette artère si les espaces de stationnement sont enlevés.

3.4. Se déplacer autrement

3.4.1 Le transport collectif

L'objectif de doubler la part modale des transports collectifs reçoit un appui ferme de la part des participants aux consultations publiques. Toutefois, des réticences sont exprimées par rapport au projet d'enlèvement de voies de circulation sur les boulevards René-Lévesque ou Charest pour en faire des corridors réservés pour le transport collectif (risque d'aggraver la congestion déjà existante). Tous les commentaires qui ont été recueillis lors des soirées de consultation, dans les mémoires ainsi que dans le cadre de la consultation en ligne au sujet du tramway ont été regroupés dans la section 3.4.2.

En ce qui concerne le transport collectif en général, des améliorations du service sont souhaitées afin de pouvoir concurrencer l'auto : la desserte nord-sud; le lien entre les quartiers périphériques et le secteur Sainte-Foy sans faire des grands détours; le service rapide en dehors des heures de pointe; la desserte des parcs industriels durant la fin de semaine. Quelques mesures pour faciliter l'usage du transport en commun sont également proposées : améliorer la distribution des titres de transports (distributrices près des arrêts d'autobus); information en temps réel sur les délais d'attente; accessibilité universelle (mobilité réduite, aînés, poussettes).

On soulève également certaines préoccupations d'ordre fiscal, notamment en ce qui concerne l'impact des coûts du tramway sur les usagers. Des mesures sont proposées pour maintenir l'accessibilité du transport en commun : incitatifs pour les familles; tarification sociale; laissez-passer universel pour les étudiants; gratuité des titres de transport.

Enfin, des représentants de l'industrie du taxi souhaitent l'instauration d'un système de taxi-bus, une meilleure coordination des services de taxi, la mise en place d'un programme de subvention pour l'achat de véhicules hybrides et une amélioration de la signalisation et de l'apparence visuelle des stations de taxi.

Développement durable et transports collectifs

Dans les mémoires on constate une forte préoccupation pour deux sujets : les tarifs et les émissions polluantes. Plusieurs personnes souhaitent que le RTC adopte des tarifs incitatifs permettant d'augmenter le nombre d'utilisateurs et de réduire la congestion par une diminution du nombre d'automobiles sur les routes et sur le campus universitaire. On souhaite réduire la tarification pour les ménages à faible revenu de même que pour les étudiants. L'accessibilité au niveau des tarifs est un instrument efficace contre l'exclusion sociale. Aussi, il faut convaincre les automobilistes que les coûts liés à la possession d'un véhicule sont assez élevés de sorte à les attirer vers le transport collectif.

La réduction des émissions polluantes est un objectif qui favorise l'utilisation du transport collectif chez plusieurs citoyens. On souhaite présenter le transport collectif comme un système de transport qui améliore la qualité de l'air et la santé des citoyens. Un mémoire soutient que le laissez-passer universel pour les étudiants permettrait de réduire le gaz à effet

de serre de 8 % annuellement. Il faudrait aussi encourager l'utilisation d'autobus hybrides et électriques.

Afin que les investissements puissent continuer dans les transports collectifs, on propose de percevoir une taxe sur l'essence. Certains usagers proposent aussi d'améliorer l'image de ce mode de transport. En effet, selon eux, les utilisateurs de transport collectif traînent l'image de citoyens de classe inférieure. Afin d'attirer les automobilistes vers le transport collectif, il faut démontrer une économie de temps en transport. Il faudrait aussi appliquer des mesures contraignantes en réduisant la disponibilité des stationnements ou en augmentant la tarification.

Tout comme certains participants aux rencontres, quelques auteurs de mémoires expriment certains doutes sur l'avenir de la tarification : on craint qu'elle augmente à cause des nouveaux projets (notamment le tramway). On propose de consulter des experts sur les différents moyens de transport et de prévoir les coûts de ces projets. Le Plan de mobilité durable doit exposer les niveaux de service offerts ainsi que les tarifs à venir.

Une organisation qui tient compte de la structure urbaine actuelle et à venir

La plupart des gens trouvent que le réseau de transport doit être significativement amélioré pour parvenir à l'objectif de doubler sa part modale. On exige un réseau qui est mieux articulé et mieux dessiné en offrant une desserte adéquate de proximité et de banlieue. Il n'est pas possible de se déplacer d'un bout à l'autre de la ville rapidement sans faire des grands détours par le centre-ville. On propose un service amélioré qui augmente ses fréquences, qui tienne compte de l'accessibilité pour une société vieillissante et qui offre un plus grand nombre de points de distribution de titres de transport.

En effet, on exige à ce que des liens nord-sud soient créés afin d'offrir une meilleure perméabilité dans la ville. On constate aussi une pauvreté du service de transport collectif dans les banlieues de la ville. On voudrait qu'un lien est-ouest soit mis en place dans le nord de la ville. Le secteur Est de la ville est aussi mal desservi, la fréquence des autobus étant faible. D'ailleurs, on affirme que le transport collectif ne répond pas aux besoins du quartier Montmorency et de la partie Nord de Beauport. Il faudrait donner accès aux zones d'emplois, de services et de commerces situés dans ce secteur. En somme, il faut augmenter la fréquence des parcours de banlieue et relier les couronnes sans avoir à passer par le centre-ville. Ce problème est particulièrement présent lorsqu'il faut se rendre à l'Université Laval ou aux Galeries de la Capitale.

- Le réseau à haut niveau de service : Les lignes Métrobus sont un service très apprécié. Plusieurs personnes souhaitent même que le réseau de Métrobus soit étendu, car dans l'état actuel il ne répond pas à la demande. On propose ainsi d'installer des parcours sur le boulevard de l'Entente ainsi qu'à Val-Bélair (axe est-ouest au nord du boulevard Lebourgneuf). Un mémoire soulève un problème relié à la juxtaposition des lignes express à celles des Métrobus : les autobus express dépendent trop des arrêts fréquents des Métrobus qui leur bloquent la voie. Dans le secteur Beauport, il faudrait faciliter

l'accessibilité aux lignes Métrobus et express. Enfin, on souhaite que la fréquence soit augmentée aux heures de pointe.

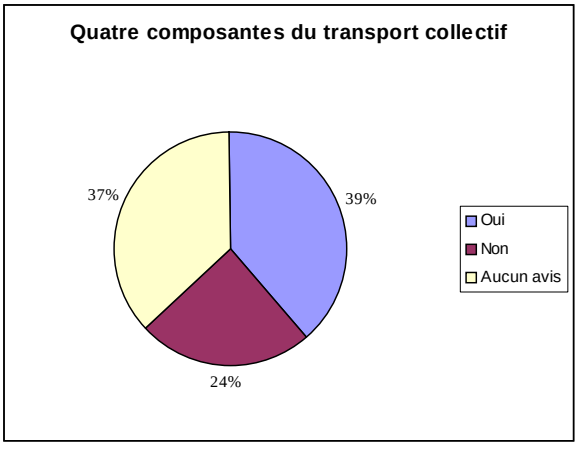
- Le réseau 15/30 : Une personne affirme que le réseau 15/30 comporte trop de correspondances.
- Le réseau de proximité : Il serait intéressant d'utiliser un réseau d'écolobus dans l'arrondissement de Sainte-Foy–Sillery–Cap-Rouge. On propose aussi de miser sur un tel réseau pour relier les artères commerciales et à proximité de la rue Cartier, Saint-Jean, Lucien-Borne et René-Lévesque. Par ailleurs, un système de taxibus pourrait être développé dans les secteurs plus éloignés qui sont actuellement mal desservis en transport en commun.
- Le réseau rapide : Une ligne express devrait pouvoir établir un lien entre Val-Bélair et rejoindre la colline Parlementaire ainsi que les cégeps. Par ailleurs, on trouve que le terminus de Marly est isolé (pour s'y rendre à partir de Cap-Rouge par exemple, il faut prendre sa voiture et emprunter la côte de Cap-Rouge).

Dans le cadre de la consultation en ligne, les avis sur cette question sont partagés : 39 % appuient le système de transport collectif à quatre composantes tandis que 37 % sont contre. On remarque également un taux important de non-réponse (un quart des répondants), qui peut s'expliquer par le caractère plus complexe de la question. Celle-ci faisait référence à une section du Plan de mobilité durable qui présente les quatre composantes du transport collectif et avait comme objectif d'inciter les répondants à lire le document de consultation avant de se prononcer.

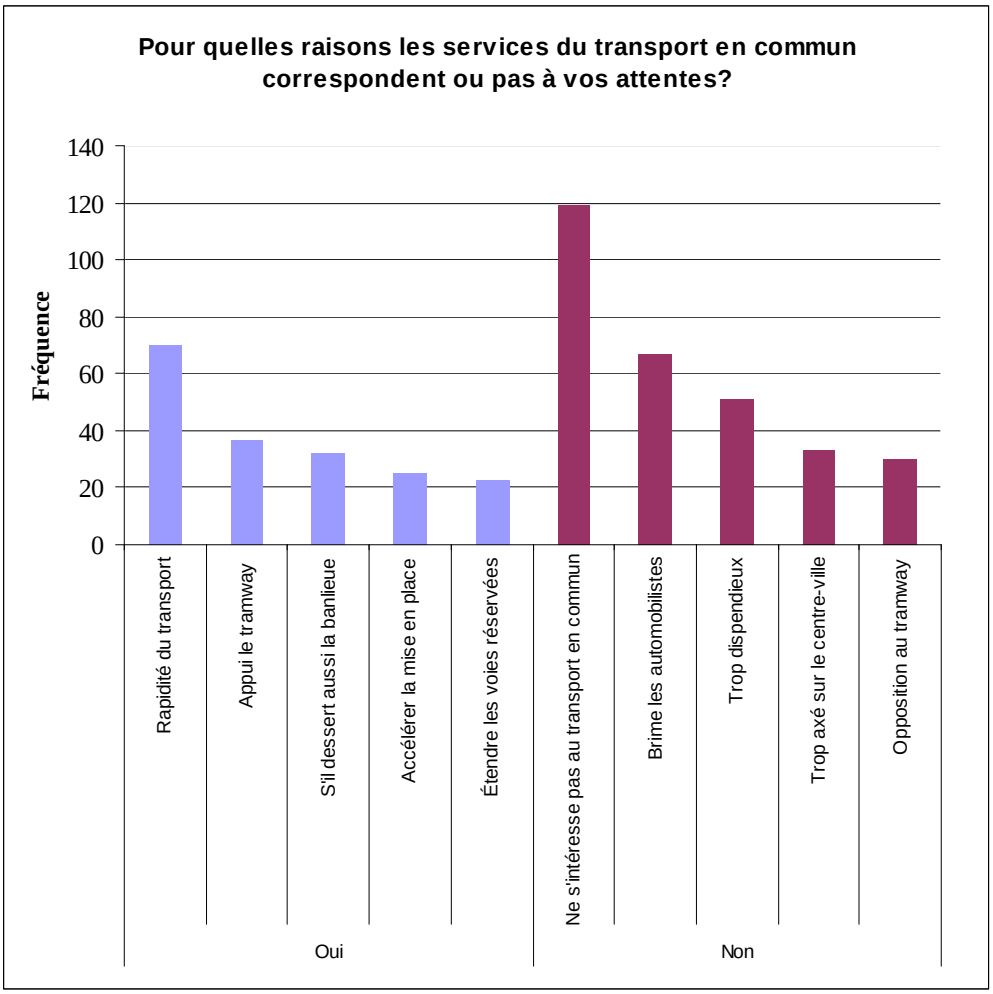
Le groupe de travail recommande d'implanter, d'ici 2030, un système de transport collectif comprenant quatre composantes (document pp. 60-67). Ce système correspond-il à vos attentes relatives au service de transport collectif?

Pourquoi?

Oui	Très en accord	348
Oui	En accord	97
Oui	Plutôt en accord	309
Non	Plutôt en désaccord	113
Non	En désaccord	69
Non	Totalement en désaccord	290
Aucun avis	Aucun avis	727
Total		**1953**



Le tableau suivant présente les arguments qui expliquent pourquoi les répondants considèrent que les services du transport collectif correspondent ou pas à leurs attentes.



Les répondants qui considèrent que le système de transport collectif proposé correspond à leurs attentes laissent moins de détails dans leur commentaire. La plupart des personnes affirme être tout simplement satisfait et d'accord avec les propositions. L'attente exprimée qui semble être la plus importante est la rapidité du transport. Il y aussi quelques appuis pour le tramway, notamment pour son effet structurant sur le développement de la ville. On voudrait toutefois que le parcours soit révisé. Quelques répondants apprécient la proposition du système à quatre composantes mais ils voudraient qu'on s'assure qu'il répondra aux besoins de la banlieue.

Aussi, on souhaite que la mise en place du système proposé soit accélérée, le délai de 20 ans est trop long. Enfin, on voudrait que le nombre de voies réservées soit augmenté et puisse permettre aussi la circulation automobile en covoiturage.

Les participants qui ont répondu négativement sont surtout des citoyens qui n'utilisent pas le transport en commun. Ainsi, on constate que le commentaire le plus populaire est le manque

d'intérêt envers le transport en commun. Ce sont des automobilistes qui ne voient pas l'avantage de prendre le transport en commun (durée des parcours, horaire, confort). Le deuxième commentaire le plus populaire est relié au premier : on trouve que les efforts mis sur le transport en commun briment les automobilistes. Ces personnes trouvent qu'ils ne sont pas servis par l'argent déboursé à travers les différents frais inclus dans le droit d'immatriculation. Ils souhaiteraient plutôt que l'on améliore le réseau routier. Le système proposé est aussi considéré comme étant trop dispendieux et non rentable, on n'est pas convaincu de sa profitabilité. Il est aussi trop axé sur le centre-ville, les gens de banlieue ne se sentent pas touchés et ne voient pas comment ils pourraient être intéressés à utiliser le transport en commun. La principale raison de ce désintérêt et la trop longue durée de transport (obligations familiales, travail). Finalement, il y a une quantité de gens qui s'opposent farouchement à l'implantation du tramway pour des raisons déjà évoquées ci-dessus. Principalement, c'est un projet qui est trop coûteux et les répondants ne veulent pas participer à son financement sans qu'ils soient des usagers du transport en commun.

Voies réservées sur artères et autoroutes

Quelques auteurs de mémoires abordent cette question. Les commentaires formulés concernent plus particulièrement les sujets suivants :

- Mesures prioritaires de circulation : Il y a un fort appui à la mise en place de voies réservées pour les autobus, le covoiturage, les taxis et les navettes allant au centre-ville. Ces voies réservées devraient être placées sur les ponts, les artères, les axes stratégiques de développement et les futurs circuits à haut niveau de services. Quelques personnes proposent que les heures de fonctionnement de ces voies réservées soient supplémentées. Ces mesures servent à décongestionner les routes et à assurer une meilleure fluidité du réseau. On propose aussi la préemption aux feux de circulation, c'est-à-dire la priorité aux autobus aux feux de circulation.
- Nœuds de correspondance : Il devrait y avoir une meilleure coordination des autobus vers les grandes lignes, ce qui rendra les parcours plus rapides. Un nœud de correspondance situé près de l'aéroport constituerait un pôle d'échanges essentiel, notamment avec la venue d'un tramway ou d'un TGV à Québec. On demande à ce que des espaces d'attente pratiques et confortables soient mis en place aux terminaux et à certains points d'arrêts sur Sainte-Anne.
- Stationnements incitatifs : Plusieurs personnes recommandent l'installation de stationnements incitatifs surtout en périphérie à la ville. On exige que soit mis en place un stationnement incitatif dans la portion la plus au nord du quartier Notre-Dame-des-Laurentides. Ces stationnements incitatifs dissuadent l'utilisation de l'automobile comme il en est le cas dans la ville de Stockholm par exemple. Ils viendraient aussi appuyer le développement du tramway. On propose que ces stationnements soient gratuits ou du moins, avec un tarif réduit pour les voitures écologiques ou pour les cyclomoteurs.

Liens avec les autres réseaux ou moyens de transport

- Lévis modernisé et connecté au RTC : On souhaite qu'un réseau de haut niveau de service puisse être implanté à Lévis. Aussi, des liens doivent être créés entre la Rive-Sud, Sainte-Foy, Charlesbourg et Beauport. Un réseau de Métrobus devrait se diviser en deux branches en arrivant à Québec pour aller vers la direction est et ouest. On suggère un meilleur arrimage entre les deux réseaux, voir même une fusion.
- Traverse Québec-Lévis : On considère que les traversiers sont loin d'être utilisés à pleine capacité. Pour optimiser le transport des passagers mais aussi celui des voitures il faudrait offrir un tarif variable selon l'heure. Par exemple, un tarif plus bas serait offert pour les voitures en dehors des heures de pointe.
- Liens avec les MRC limitrophes : il serait bien d'inclure des partenaires à l'intérieur de la ville (projet Sainte-Claire) ainsi que les MRC voisines à la ville de Québec. De plus, on propose de coordonner les tarifs entre les différents réseaux de transport. Toutefois, on considère que d'aller de la Rive-Sud vers la colline Parlementaire n'est pas un attrait suffisant pour utiliser le transport collectif.
- Taxi : Des représentants de l'industrie du taxi expriment un besoin criant à favoriser l'utilisation de leur transport auprès de la population par une meilleure intégration des services de taxi au transport collectif. Un réseau de taxi-publics aurait des avantages face aux lignes d'autobus non rentables. Des coûts importants seraient retranchés auprès de la Ville, les utilisateurs auraient plus de flexibilité, ils utiliseraient les mêmes titres de transport et ces taxis n'engendreraient aucuns frais s'ils ne sont pas en déplacement. Un tel réseau pourrait être constitué pour soutenir le service de proximité. Ce réseau pourrait contenir 20 véhicules sur 20 trajets. On cite en exemple des réseaux déjà implantés à Longueuil, Laval et Sherbrooke. Les taxis pourraient aussi desservir l'aéroport. Par ailleurs, des taxis privés pourraient être accessibles dans un délai raisonnable pour les personnes en fauteuil roulant.
- Aéroport : Le transport autour de l'aéroport de Québec devrait être développé davantage. Par exemple, une liaison vers la gare ferroviaire de Sainte-Foy devrait être possible. Aussi, le RTC devrait desservir l'aéroport directement : des navettes iraient vers les hôtels et les secteurs récréotouristiques à partir de l'aéroport. Les représentants de l'industrie du taxi se demandent si des investissements pour l'utilisation d'autobus sont justifiés et considèrent que la desserte uniquement par taxi est suffisante.
- Mobilité réduite et accessibilité universelle : Une meilleure accessibilité au réseau de transport en commun permettrait de réduire l'utilisation des services adaptés. Il faudrait faciliter l'accès aux points de distribution des titres de transport. On voudrait encourager les usagers à limitation visuelle à prendre le transport en commun au lieu du transport adapté. Aussi, on se demande comment on pourra lier la performance du réseau avec l'accessibilité réduite (temps d'embarcation pour personnes à mobilité réduite ainsi que pour les personnes âgées).

Technologies de l'information

Enfin, il serait très intéressant de pouvoir obtenir des informations sur le réseau de transport collectif sur un téléphone mobile. Il s'agit de créer un réseau d'information sur le temps d'attente des prochains autobus, les correspondances et d'autres informations sur le service de manière instantanée et continue. Des panneaux électroniques contenant de l'information sur le temps réel d'attente pourraient également être installés dans les principaux nœuds de correspondance.

3.4.2 Le tramway

Quelques personnes accueillent ce projet avec enthousiasme. Ils estiment qu'il s'agit d'un moyen de transport rapide et écologique, qui peut avoir un effet structurant pour le développement de certains secteurs. On salue d'ailleurs la vision novatrice de la Ville en cette matière. On l'invite également à assurer une mixité sociale au long de l'axe de développement afin de prévenir la « gentrification » des quartiers.

Plusieurs personnes expriment toutefois des réticences par rapport au projet de tramway. Les raisons invoquées sont les suivantes : délais de réalisation trop long (l'horizon de réalisation est trop éloigné, il ne permet pas de solutionner les problèmes actuels de congestion routière); le projet implique l'enlèvement d'une voie de circulation; les coûts de réalisation sont élevés (impact sur les utilisateurs, les investissements permettraient de financer le transport en commun gratuit pour 20 ans); la solution est risquée, parce qu'elle est peu flexible (basée sur des prévisions démographiques qui peuvent s'avérer fausses).

Des solutions alternatives sont également proposées, tant par les adeptes que pour les opposants au projet : train de banlieue, service de Métrobus sur le trajet proposé (en attendant le tramway pour tester la fiabilité du trajet et éviter des investissements risqués); train suspendu, avec des portions souterraines (pour désengorger réellement).

D'autres trajets sont également proposés : René-Lévesque, trajets de Métrobus existants, corridor des cheminots, trajet parallèle au boulevard Charest, trajet empruntant les voies ferrées existantes et sous-utilisées.

Vision d'avenir – desserte des grands pôles d'activités

Le sujet du tramway occupe une grande portion des mémoires reçus. Ce projet est aussi bien accueilli que contesté. D'une part, on salue son arrivée en y voyant une solution réelle pour rendre la ville plus verte, moins congestionnée et favorisant le développement de certains axes. Les stations de tramway pourraient constituer des centres de quartiers avec une place publique pour les rassemblements et la détente. D'une autre part, on conteste le tracé proposé, on évoque des doutes quant à sa nécessité réelle et on croit que d'autres solutions plus économiques et plus efficaces sont disponibles. Plusieurs personnes ne sont pas convaincues de sa viabilité.

Ceux qui sont en accord avec le projet de tramway exigent que des études de faisabilité couplées à une étude pour évaluer les coûts de réalisation soient présentées aux citoyens. On voudrait aussi que le tramway soit présenté comme un moteur de développement autant que l'est le métro de Montréal. Des parcours d'autobus viendraient en appui au tramway afin d'optimiser l'utilisation du transport collectif. On trouve que les cibles sont stimulantes pour le transport collectif et qu'un homme politique en pleine force médiatique pourrait favoriser la venue du tramway tout en favorisant la tenue des Jeux Olympiques.

Les gens en désaccord avec le projet trouvent que le tramway comporte trop de points faibles face à d'autres systèmes de transport. Par exemple, les coûts associés à sa construction pourraient être évités en plaçant des parcours d'autobus rapides suivant le tracé proposé. Ceci permettrait d'ailleurs de tester la nécessité réelle du transport collectif sur le parcours proposé. On croit aussi que le tramway est un système de transport du passé et que les bienfaits exprimés dans le Plan de mobilité durable n'ont aucune référence.

En somme on voudrait avoir une meilleure évaluation des avantages et des inconvénients du tramway. Il y a les coûts associés à sa construction ainsi qu'à son entretien qui mettent des doutes sur son attrait. Aussi, il n'est pas nécessaire de justifier la présence d'un tramway par de futures constructions, il faut que le tramway serve à déplacer des personnes sur des artères déjà fortement achalandées.

Commentaires sur le trajet

D'une part, il y a de fortes contestations sur le choix du boulevard Charest. On trouve que les explications qui sont données pour le choix de l'axe Charest sont simplistes et inacceptables. D'autres personnes pensent que ce tracé est illogique car l'axe Charest n'est pas un point d'origine pour les déplacements. Il faudrait tout d'abord présenter des caractéristiques socio-économiques concernant le scénario proposé sur cet axe. Ensuite, on pourrait expérimenter prudemment ce parcours avec des lignes Métrobus avant d'y implanter le tramway : ce serait une solution immédiate.

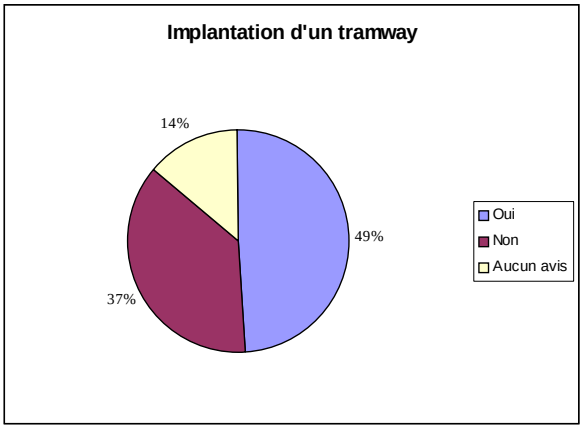
D'autre part, les mémoires contiennent une grande quantité de propositions sur les modifications à apporter sur le tracé du tramway :

- Tout d'abord, il faudrait desservir le boulevard René-Lévesque. En effet, une majorité de gens qui souhaitent l'arrivée du tramway voudraient que l'Université Laval et la colline Parlementaire soient reliées en tramway par le boulevard René-Lévesque. Il s'agirait d'un tracé plus logique que celui passant sur le boulevard Charest. Le tramway doit être le moyen le plus rapide pour se rendre au centre-ville.
- La ligne nord-sud devrait être prolongée tout en pouvant desservir l'aéroport à partir de Lévis.
- La ligne qui dessert Lévis devrait pouvoir se rendre au centre-ville par les boulevards Laurier ou Charest.

- La ligne qui dessert l'aéroport en allant vers le centre-ville devrait passer par le corridor de l'autoroute Félix-Leclerc.
- Le tramway pourrait passer devant ExpoCité et Place Fleur de Lys en empruntant les boulevards Pierre-Bertrand et Wilfrid-Hamel vers la 1re avenue.
- D'Estimauville sera revitalisé en faisant passer un parcours en provenance du centre-ville et le boulevard Laurier. Le trajet continuerait par l'autoroute Félix-Leclerc vers l'ouest, en empruntant ensuite Henri-IV vers le sud et en retrouvant le boulevard Laurier pour compléter la boucle.
- On se demande s'il est possible d'utiliser les voies souterraines dans le secteur du Palais des Congrès pour desservir René-Lévesque.
- Le tramway devrait être doublé d'une piste cyclable et prendre en considération l'accès aux personnes handicapées. On veut aussi que l'on nous présente une évaluation précise des retombées fiscales potentielles pour les secteurs où passera le tramway.
- Cependant, plusieurs citoyens exigent une solution plus rapide aux problèmes de transport. Par exemple, un transport sur rails par un train de banlieue pourrait déjà aider un bon nombre de passagers à se déplacer. Aussi, des lignes Métrobus avec des voies réservées pourraient être une alternative efficace : c'est une solution moins dispendieuse, plus flexible et qui peut comporter une fréquence élevée. Une proposition suggère aussi que le projet de tramway soit remplacé par un système de monorail suspendu comme celui de Vancouver, ceci permettrait des économies supérieures face à un système de tramway.

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?

Oui	Très en accord	129
Oui	En accord	407
Oui	Plutôt d'accord	421
Non	Plutôt en désaccord	189
Non	En désaccord	188
Non	Totalement en désaccord	349
Aucun avis	Aucun avis	270
Total		**1953**

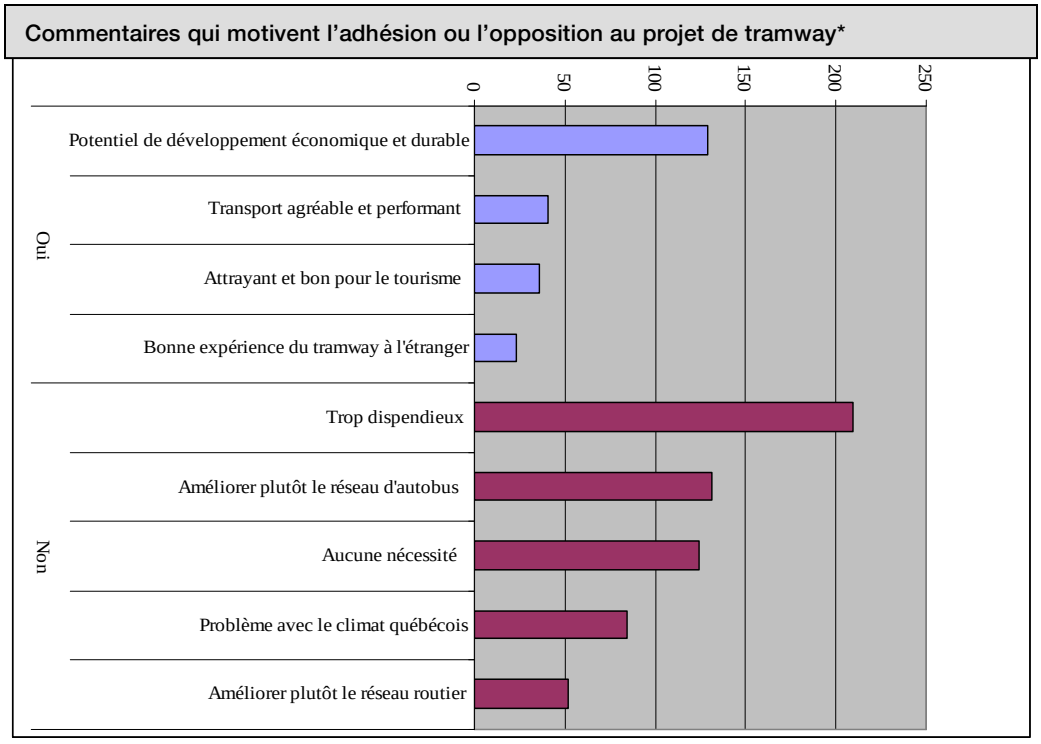


La moitié des répondants appuient l'implantation d'un tramway et sont d'accord avec le trajet proposé. Les répondants qui adhèrent à cette recommandation considèrent tout d'abord que le tramway représente un potentiel de développement économique et s'enligne sur les conditions du développement durable. Il est perçu comme un moyen de transport écologique et qui permettra de revitaliser certains secteurs touchés. On trouve aussi qu'il s'agit d'un

système de transport performant car il dépendra moins du réseau routier et effectuera moins d'arrêts qu'un autobus. Il est aussi souligné que le tramway est attrayant, bon pour le tourisme et ajoute du charme à la ville de Québec. Enfin, quelques répondants ont déjà eu une expérience satisfaisante par l'utilisation du tramway dans des villes européennes et sont convaincus de ses atouts.

En ce qui concerne les répondants qui sont contre l'implantation du tramway, ils trouvent principalement que c'est un projet trop dispendieux et qu'il comporte trop d'obstacles. On n'est pas convaincu de sa rentabilité et on croit qu'il représentera un fardeau financier. Les fonds publics devraient plutôt viser l'amélioration du réseau d'autobus. Un service de transport en commun serait offert à des coûts moindres et sans la nécessité d'installer une infrastructure complexe d'un réseau sur rails. Plusieurs répondants pensent aussi qu'il n'y a aucune nécessité à implanter un tramway : on ne voit pas les avantages qui pourraient en découler pour justifier des investissements de grande envergure. Il y a aussi la problématique du climat québécois qui inquiète les répondants ; il faut démontrer que le tramway pourra être fonctionnel pendant l'hiver même en présence de neige, de glace et de froid intense. Plusieurs personnes trouvent que le tramway est un moyen de transport démodé qui ne desservira qu'une petite partie de la population.

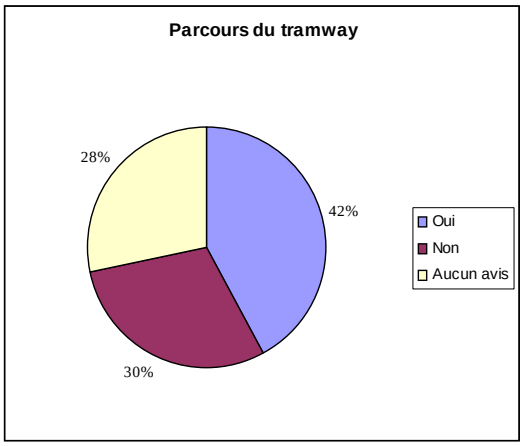
Finalement, des répondants veulent tout simplement que l'argent soit investi dans le réseau routier, ceci toucherait immédiatement les automobilistes et payeurs de taxes vivant loin du centre-ville et qui n'utiliseront pas le tramway.



* **Note explicative sur le graphique** : Même s'il y a plus de répondants qui approuvent l'arrivée du tramway, les répondants qui sont contre ont exprimé beaucoup plus de commentaires pour justifier leur choix. En d'autres mots, il y a eu beaucoup de réponses positives mais qui n'ont pas été aussi appuyées par des commentaires que les réponses négatives, ce qui explique la répartition des réponses dans le graphique ci-dessus. Les commentaires positifs contiennent souvent des précisions concernant le choix du parcours (v. question suivante).

Les parcours proposés vous semblent-ils adéquats (carte 16, p.74)?

Oui	Très en accord	5
Oui	En accord	337
Oui	Plutôt d'accord	482
Non	Plutôt en désaccord	365
Non	En désaccord	165
Non	Totalement en désaccord	48
Aucun avis	Aucun avis	551
Total		**1953**



Presque tous les répondants qui sont en faveur de l'implantation d'un tramway sont également d'accord avec le trajet proposé. Peu de commentaires évoquent l'effet structurant de la présence du tramway et privilégient plutôt la nécessité immédiate de desservir des usagers.

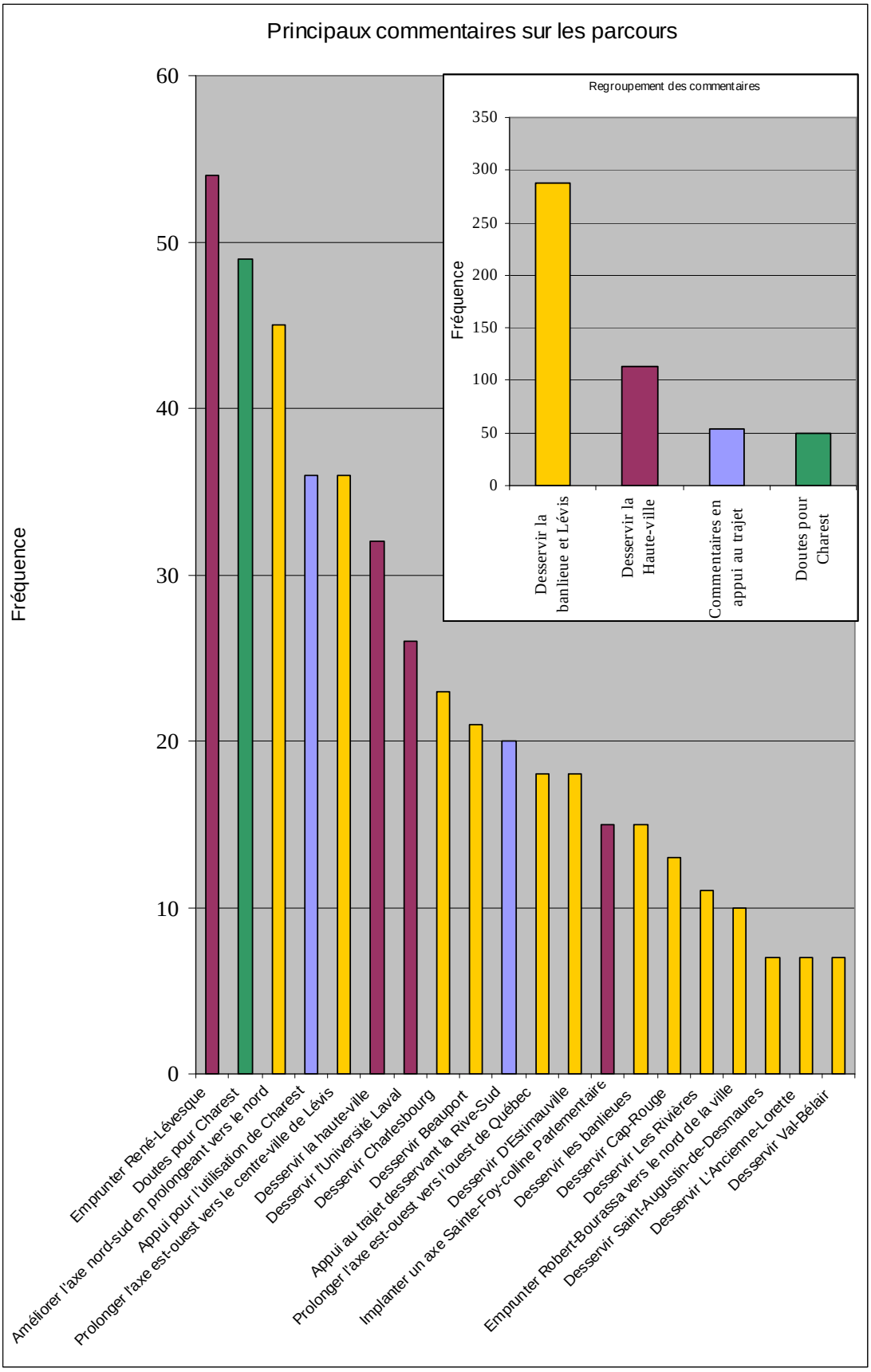
En ce qui concerne le trajet proprement dit, environ 900 personnes ont tenu à formuler des commentaires (en plus de manifester leur accord ou désaccord) pour faire part d'ajouts ou d'améliorations souhaitées ou pour proposer des nouveaux parcours.

Le commentaire le plus populaire est le désir que l'axe René-Lévesque soit utilisé. Les répondants critiquent l'absence d'un trajet en haute-ville qui relierait le Vieux-Québec, la colline Parlementaire, l'Université Laval et Sainte-Foy. On trouve qu'il est plus utile de faire passer le tramway où il y a déjà un bassin important d'usagers comme sur René-Lévesque au lieu d'un endroit risqué comme le boulevard Charest. On trouve que l'axe Charest est développé au détriment de d'autres axes plus importants et nécessitant une action prioritaire (notamment la desserte en haute-ville). L'axe Charest pourrait être développé un peu plus tard.

Il y a quand même plusieurs personnes qui appuient le choix du boulevard Charest, car il pourrait décongestionner cette artère. Quelques personnes considèrent même que le parcours est-ouest devrait non seulement atteindre la Rive-Sud, mais aller plus profondément au cœur de Lévis.

On trouve que l'axe nord-sud est encore une fois oublié, comme il l'est présentement par le RTC. Cet axe doit permettre de rejoindre les gens de Beauport et de Charlesbourg ainsi que d'autres secteurs de la banlieue. Dans l'ouest de la ville, il manque un lien vers Sainte-Foy–Sillery–Cap-Rouge et St-Augustin de Desmaures.

Le graphique suivant illustre les principaux commentaires formulés au sujet du parcours du tramway. Un graphique synthèse présente les quatre principales tendances constatées : desservir la banlieue et Lévis, desservir la haute-ville, des commentaires en appui au trajet et des commentaires qui expriment des doutes sur l'utilisation du boulevard Charest.


Principaux commentaires sur les parcours
Fréquence
60
50
40
30
20
10
0
Emprunter René-Lévesque
Doutes pour Charest
Améliorer l'axe nord-sud en prolongeant vers le nord
Appui pour l'utilisation de Charest
Prolonger l'axe est-ouest vers le centre-ville de Lévis
Desservir la haute-ville
Desservir l'Université Laval
Desservir Charlesbourg
Desservir Beauport
Appui au trajet desservant la Rive-Sud
Prolonger l'axe est-ouest vers l'ouest de Québec
Implanter un axe Sainte-Foy-colline Parlementaire
Desservir D'Estimauville
Desservir les banlieues
Desservir Cap-Rouge
Desservir Les Rivières
Empunter Robert-Bourassa vers le nord de la ville
Desservir Saint-Augustin-de-Desmaures
Desservir L'Ancienne-Lorette
Desservir Val-Bélair
Regroupement des commentaires
Fréquence
350
300
250
200
150
100
50
0
Desservir la banlieue et Lévis
Desservir la Haute-ville
Commentaires en appui au trajet
Doutes pour Charest

3.5. Utiliser l'automobile autrement

Une des principales préoccupations exprimées lors des soirées de consultation au sujet de l'utilisation de l'automobile concerne les problèmes de congestion routière. Cette question préoccupe particulièrement les résidants de certains secteurs de banlieue, notamment le secteur nord, qui considèrent que la desserte en transport en commun ne permet pas de concurrencer l'automobile. Plusieurs mesures sont ainsi proposées pour diminuer la densité et améliorer la fluidité de la circulation : synchronisation feux, introduction d'un système de péage sur les autoroutes, ajout de stationnements incitatifs, aménagement de carrefours giratoires, amélioration du service de transport collectif (Métrobus ou tramway). On suggère également de mettre les feux de circulation sur clignotant rouge la nuit pour éviter le bruit et la consommation inutile d'essence.

Plusieurs interventions portent sur le covoiturage. Pour encourager cette pratique, on souhaite qu'un un système de covoiturage en ligne soit offert et que les utilisateurs du covoiturage aient accès aux voies réservées.

Quelques personnes considèrent par ailleurs que la Ville devrait avoir une approche plus engagée afin de convaincre les gens à délaisser leur automobile. D'une part, elle devrait faire plus de sensibilisation, en parlant des vrais coûts de l'automobile. D'autre part, une approche coercitive est souhaitée par certains pour imposer un moratoire sur le stationnement au centre-ville ou instaurer un système de péage sur les autoroutes. Enfin, certains souhaitent une diminution de la présence d'autoroutes en ville ; il faudrait les rendre souterraines ou les transformer en boulevards urbains.

Enfin, l'ensemble des participants s'entendent sur l'urgence d'agir dès maintenant pour prévenir et diminuer la congestion routière.

Ces préoccupations sont généralement partagées aussi par les auteurs des mémoires.

Partager la route

Sur la question d'un meilleur partage de la route, plusieurs insistent sur le besoin d'une sensibilisation des automobilistes à la sécurité qui permettrait d'augmenter la sécurité envers les cyclistes et les piétons. Par ailleurs, on affirme que les grèves ont tué le transport en commun. L'automobile est la meilleure alternative en cas de grève.

Quelques propositions sont faites pour améliorer la fluidité du réseau autoroutier, car on constate qu'il y a trop d'automobiles sur les principaux axes de transports aux heures de pointe. Pour certains, la congestion résulte des interventions dévastatrices du MTQ dans la ville de Québec. Pour d'autres, la Ville devrait régler le problème de congestion car l'automobile reste un moyen de transport privilégié pour une bonne partie de la population (plus commode, plus adapté à des horaires variables ou à certains types de travail et plus fiable en cas de grève du transport en commun). Parmi les modifications proposées au réseau autoroutier, on suggère d'aménager une sortie de l'autoroute Henri-IV vers Val-Bélair. Aussi,

l'autoroute de la Capitale devrait être directement reliée à l'autoroute 40. Il faudrait exiger l'intervention du gouvernement fédéral afin de procéder à l'abaissement du tronçon de l'autoroute Félix-Leclerc et l'élargissement à trois voies de l'autoroute Henri-IV. On suggère même d'éliminer les autoroutes en prévoyant des périphériques qui contournent la ville.

Quelques personnes appuient la conversion des autoroutes en boulevards urbains. Par exemple on suggère que Wilfrid-Hamel et Robert-Bourassa soient transformés en boulevards urbains afin de réduire le morcellement du territoire. Ces transformations devraient aussi être en mesure de pouvoir établir une connexion avec le réseau cyclable existant ou prévu.

En ce qui concerne la révision des normes de conception des rues, on devrait viser avant tout une réduction de la congestion et de la circulation automobile vers le centre-ville et les quartiers environnants. On signale un problème de transit dans les quartiers Saint-Jean-Baptiste et Montcalm et de congestion sur le boulevard René-Lévesque et la Grande Allée. Une personne propose que la Grande-Allée adopte une circulation à sens unique en direction est-ouest en tout temps. Les automobiles et les camions devraient avoir des restrictions aux heures de pointe. Des contraintes financières pourraient aussi être appliquées aux automobilistes comme le fait la ville de Londres. Une interdiction du virage à gauche aux intersections des artères avec des voies réservées serait applicable en tout temps. Il serait intéressant d'avoir comme objectif une diminution du ratio d'automobiles par ménage qui descendrait de 1,2 à moins de 1,0. Enfin, une personne considère que les modèles urbains modernes sont erronés et empêchent l'atteinte de la mobilité durable. Il y a un morcellement du tissu urbain. Dans une perspective de mobilité durable, les nouveaux quartiers et les réfections de rue devraient comporter des trottoirs et des carrefours giratoires.

Usage rationnel de l'automobile

Le covoiturage et l'autopartage sont des éléments qui ont été fortement suggérés à travers les mémoires reçus. Il faudrait en effet faire la promotion de ces services et soutenir leur développement. L'accès aux voies réservées pour ceux qui pratiquent le covoiturage ainsi que la mise en place d'un logiciel qui permettrait une meilleure coordination des usagers sont encouragés. Les coûts justifient la pratique du covoiturage en groupe de deux, trois ou quatre personnes. Par ailleurs, le rôle structurant de l'autopartage est intéressant : un véhicule d'autopartage permet de substituer huit véhicules privés. Les nouveaux quartiers devraient avoir des points de service et des espaces de stationnement. Ce réseau pourrait éventuellement s'étendre à la ville entière.

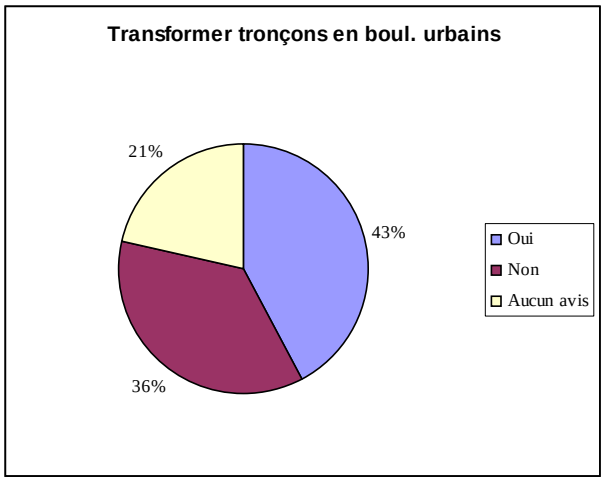
En ce qui concerne le stationnement de l'automobile en ville, quelques suggestions ont été formulées pour en optimiser son utilisation. Sur les rues sans parcomètre, il faudrait délimiter les places au sol par un marquage clair et précis pour éviter les pertes d'espace. Les microvoitures devraient avoir l'autorisation de se stationner en perpendiculaire afin d'économiser leur aire de stationnement. Un parc-auto gratuit avec un service de sécurité près des pôles d'échange serait intéressant. Afin de mieux gérer les cases de stationnement en ville, un logiciel relié aux téléphones par GPS serait efficace (exemple de la ville de Toulouse). La construction de stationnements souterrains comme il s'est fait en Europe et plus

particulièrement à Helsinki est une autre solution pour optimiser l'utilisation de l'espace. On propose aussi une journée sans ma voiture qui pourrait avoir lieu une fois par semaine. Enfin, une personne suggère d'interdire les stationnements commerciaux dans les cours arrières des résidences situées au centre ville dans le but de réduire le nombre de déplacements en voiture vers le centre-ville et d'augmenter les espaces verts.

Dans les questionnaires, une fois de plus, les avis des répondants sont partagés : le nombre de personnes qui sont d'accord avec la transformation d'autoroutes en boulevards urbains est légèrement supérieur à celui de gens qui sont contre, tandis qu'une personne sur cinq n'a aucun avis sur cette question.

Êtes-vous d'accord avec la proposition de transformer des tronçons des autoroutes Laurentienne, Charest et Robert-Bourassa en boulevards urbains (carte 19, p. 89)?

Oui	Très en accord	301
Oui	En accord	364
Oui	Plutôt en accord	161
Non	Plutôt en désaccord	71
Non	En désaccord	201
Non	Totalement en désaccord	439
Aucun avis	Aucun avis	416
Total		**1953**

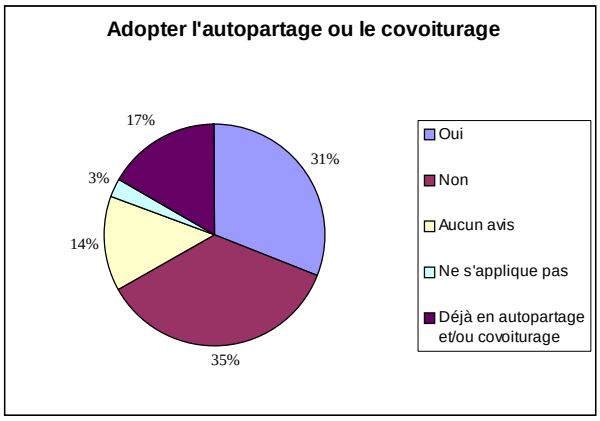


Les gens qui ont répondu oui considèrent que la ville de Québec possède trop d'autoroutes et qu'elles ont morcelé le territoire. Il faudrait consacrer un espace pour le transport en commun et les transports actifs. En transformant les autoroutes en boulevards urbains, on devrait implanter des voies réservées pour l'autobus. La réduction de l'automobile et l'augmentation du transport en commun densifiera le centre-ville et lui donnera une meilleure qualité de vie en favorisant un rapprochement à l'échelle humaine entre les citoyens.

Les répondants qui ne sont pas en faveur de cette proposition ne voient pas les avantages qui en seront retirés. On croit que les problèmes de congestion ne feront qu'empirer par le ralentissement de la vitesse de circulation. Il y a la perception d'un sentiment d'étouffement chez les automobilistes avec l'implantation de telles mesures. On suggère même d'ajouter une voie sur certaines autoroutes pour réduire la congestion qui est déjà présente.

Seriez-vous prêts à modifier vos habitudes de déplacements en automobile pour adopter les moyens suivants : voyager avec un collègue (covoiturage) ou recourir aux services d'auto-partage (ex. : Communauto)?

Oui	Très en accord	42
Oui	En accord	273
Oui	Plutôt en accord	293
Non	Plutôt en désaccord	142
Non	En désaccord	183
Non	Totalement en désaccord	368
Ne s'applique pas		54
Aucun avis	Case vide	273
Déjà en autopartage et/ou covoiturage		325
Total		**1953**



La réponse la plus populaire à cette question est négative, avec 35% des répondants. Beaucoup de personnes trouvent qu'il est trop difficile de pouvoir pratiquer le covoiturage à cause des horaires variables entre les différents employés et à cause des détours que cela pourrait occasionner. Aussi, certaines personnes trouvent que les prix reliés à l'autopartage ne sont pas assez concurrentiels pour les inciter à l'utiliser.

Toutefois, une quantité de personne presque égale (31 %) serait intéressée par de telles propositions. Parmi ces personnes, on constate une préférence égale entre l'utilisation du covoiturage et de l'autopartage, il n'y a pas une action plus populaire que l'autre.

Il est intéressant de constater que près d'une personne sur cinq utilise déjà de tels services. Une majorité de répondants de cette catégorie est membre de communauto. Le covoiturage est surtout pratiqué au sein des couples.

On peut conclure que près de la moitié des répondants voient d'un œil positif l'un ou l'autre des services proposés et qu'un peu plus du tiers n'y sont pas intéressés.

3.6. Penser autrement les modes actifs de déplacement

La question des transports actifs a retenu l'attention d'un grand nombre de personnes tant lors des séances de consultation que dans les mémoires et les questionnaires. Une première partie de ce chapitre présente les commentaires formulés en général sur le transport actif. L'analyse des commentaires émis spécifiquement sur l'axe colline Parlementaire – Université sera présentée dans la deuxième partie du chapitre.

3.6.1 Les transports actifs

Un grand nombre de participants aux séances de consultation ont accordé un appui ferme à l'objectif d'augmenter la part modale des transports actifs à 17 %. Certains d'entre eux considèrent même que le plan ne va pas assez loin dans les mesures concrètes proposées pour favoriser les modes de transport actif. Une personne propose la création d'un comité sur les transports actifs pour proposer un plan d'action en la matière.

Mesures souhaitées pour encourager la pratique du vélo :

- améliorer les liens nord-sud;
- aménager des liens mécaniques haute-ville basse-ville;
- améliorer la sécurité des cyclistes;
- aménager plus de supports à vélo et des stationnements sécuritaires ou fermés;
- accélérer la mise en œuvre du plan directeur du réseau cyclable et du plan vert bleu blanc;
- meilleure accessibilité hivernale (ou au moins prolonger la période d'utilisation des pistes cyclables d'avril à décembre);
- aménagement de voies cyclables au long des grands axes (Robert-Bourassa, Laurentienne, Charest, René-Lévesque);
- encourager les employés qui viennent travailler à vélo.

Mesures souhaitées pour encourager la marche :

- la rendre plus sécuritaire, plus attrayante (trottoirs absents ou non déneigés);
- assurer la mixité sociale et fonctionnelle dans les quartiers;
- penser aux déplacements actifs lors de l'aménagement de nouveaux quartiers;
- promouvoir les transports actifs auprès des enfants – ils continueront de le faire dans leur vie adulte;
- priorité aux piétons dans les grandes intersections;
- surélever la rue au niveau des trottoirs dans les intersections, non pas inversement.

La question des modes de transport actif a été abordée également dans un très grand nombre de mémoires. Plusieurs auteurs jugent que la partie occupée par les transports actifs dans le plan est mince. On considère même que le manque de propositions concrètes au niveau des transports actifs constitue une des principales faiblesses du plan. La ville étant bien desservie en pistes cyclables récréatives, le plan devrait mettre davantage l'accent sur le développement

d'un réseau utilitaire. Plusieurs des recommandations formulées dans les mémoires touchent à la pratique du vélo, à la marche et à la sécurité pour les transports actifs. Aussi, le réaménagement du boulevard René-Lévesque a été commenté dans la majorité des mémoires. En gros, on voudrait que les transports actifs soient encouragés, compte tenu des multiples avantages pour les individus et pour la société : bons pour la santé, réduisent les coûts associés à la possession d'une automobile, réduisent la pollution et le bruit en ville, rapides lorsqu'on peut joindre le vélo à l'autobus ou un tramway (intermodalité). On suggère même de produire un plan axé uniquement sur les piétons.

Il a plusieurs suggestions qui visent à rendre les transports actifs plus sécuritaires. De manière générale, il faudrait sécuriser les intersections, la zones situées à proximité des écoles ainsi que la circulation routière en général. Aux feux de circulation, il faudrait faire traverser les piétons, les cyclistes et les automobilistes dans la même direction en priorisant les usagers du transport actif et en appliquant un délai dans l'autorisation des virages. On constate qu'il est dangereux pour les personnes âgées de traverser les intersections, car le temps de la phase pour piétons est souvent insuffisant. Lorsque le virage à droite au feu rouge est autorisé, il faudrait un meilleur encadrement pour sécuriser les piétons et les cyclistes.

Cyclistes

Énormément d'éléments touchent spécifiquement la pratique du vélo. Il y a plusieurs mémoires qui expriment une volonté de faire adopter le Plan directeur du réseau cyclable de 2008 et surtout d'accélérer sa mise en œuvre, car seulement 9 des 130 kilomètres prévus ont été réalisés. La Ville devrait aussi s'engager à créer et à améliorer une culture cycliste tant auprès des citoyens qu'au sein de l'administration municipale. Par exemple, il faudrait adopter un « réflexe vélo », c'est-à-dire prendre en considération la présence du vélo lors de l'aménagement de rues et de projets de développement. Il faut aussi mener une campagne de sensibilisation qui vise à améliorer la réputation des cyclistes auprès des automobilistes : campagne de sensibilisation et de civisme au volant. La place des cyclistes devrait surtout être légitimée sur le chemin Sainte-Foy. On suggère de placer des mesures préférentielles pour les cyclistes sur les voies de circulation en pensant que les utilisateurs récréatifs doivent devenir des cyclistes quotidiens et utilitaires (pour se rendre au travail, à l'école ou dans des commerces). Ceci favorise la sécurité chez les cyclistes et permet un meilleur partage de la route.

En ce qui concerne la sécurité des cyclistes, il faudrait réduire la vitesse des automobiles dans les quartiers à 30 km/h ou 40 km/h. Pour éviter les accidents entre les cyclistes et les autobus il serait préférable de privilégier des environnements séparés. Dans les rues résidentielles, il serait intéressant que les vélos aient la priorité. Dans les sens uniques pour automobiles, les cyclistes auraient l'avantage spécifique de pouvoir se déplacer en double sens pour éviter les détours. Il faudrait mettre en place des dispositifs qui permettent un ralentissement de la circulation automobile dans les rues trop étroites pour la présence de cyclistes à côté des automobiles. Pour assurer une certaine fluidité, on pourrait installer des ronds-points et des lumières pour les vélos. Enfin, il serait intéressant d'installer des *Sas-Box* ou *Bike-Box* aux feux

de circulation, ils sont des espaces marqués au sol qui permettent la présence sécuritaire et prioritaire des vélos tout en étant près des automobiles.

Concernant les nouvelles installations souhaitées, la plupart des propositions visent à mieux encadrer l'utilisation du vélo. On suggère de placer des stationnements ou des supports à vélo un peu partout dans la ville étant donné leur rareté. À cette fin, des barres pourraient être installées le long des bâtiments. Afin de favoriser l'utilisation des transports collectifs, il serait intéressant de placer des stationnements à vélo aux stations intermodales, des supports à vélo sur le tramway et d'encourager les entreprises à placer des douches et des vestiaires sur les lieux de travail. Il est encouragé d'offrir plusieurs points de service et location de vélos libre-service (comme à l'Université Laval). Enfin, on souhaite que les sentiers puissent se connecter pour favoriser les points de rencontre dans la ville.

Piétons

On endosse la vision du comité de travail qui souhaite l'amélioration des transports actifs, dont la marche. Pour affirmer l'importance de ce moyen de transport, il faudrait augmenter la présence de rues piétonnes; on constate justement qu'il n'en est aucunement mention à travers le plan. Il est proposé d'adopter une charte du piéton, comme à Montréal, et de faciliter les trajets à pied. On espère aussi que le Vieux-Québec intramuros puisse être fermé aux automobiles pendant la période estivale.

En ce qui concerne la sécurité des piétons, on souhaite que l'on consacre davantage d'attention au développement, à l'aménagement et à l'entretien des infrastructures pour les piétons. Afin d'encourager les gens à marcher, il faut leur offrir des trottoirs et des rues qui sont sécuritaires, agréables et bien déneigés en hiver. Rétrécir certaines artères afin d'élargir les trottoirs serait une solution intéressante. Il faudrait augmenter les phases pour piétons pour éviter que la traversée des intersections aux heures de points soit un casse-tête, surtout pour les personnes âgées. Une campagne de sensibilisation envers les automobilistes viendrait sécuriser les piétons aux passages piétonniers. Aux intersections à fort débit de piétons, la chaussée devrait monter au niveau des trottoirs, et non l'inverse. De façon plus précise, on suggère l'implantation d'une telle mesure pour marquer des entrées du quartier Saint-Sauveur et de développer la notion de centre de quartier. La dénivellation trop prononcée sur le trottoir en face des entrées de garage devrait être éliminée car elle est une source de blessure l'hiver. Sur le boulevard Pie-XI et Sainte-Geneviève, il faudrait sécuriser les voies piétonnes.

Accessibilité universelle

On voudrait que l'information et la signalisation soient améliorées pour les personnes à limitations visuelles, notamment lors des chantiers de travaux publics, pour leur éviter les détours inutiles et pouvant causer des blessures. À cet égard, il faudrait aussi suggérer des cheminements alternatifs. Aussi, un signal sonore serait apprécié aux feux de circulation.

Il faudrait tenir compte aussi des personnes à mobilité réduite dans la chaîne de déplacement. En augmentant les places avec vignettes pour personnes handicapées, notamment en élargissant les trottoirs et en les éclairant mieux. Enfin, on espère qu'une amélioration de

l'accessibilité universelle dans les transports collectifs permettra de diminuer l'usage des services de transport adapté.

Continuité et connectivité des parcours

Plusieurs demandes sont formulées pour améliorer les liens entre la basse-ville et la haute-ville. On suggère souvent la construction de liens mécaniques. Un ascenseur comme celui du Faubourg serait le bienvenu et pourrait servir en même temps aux piétons, aux cyclistes, aux poussettes et aux personnes à mobilité réduite. Afin de faciliter le lien entre ces deux secteurs, on pourrait aussi ajouter un dalot ou des goulottes (comme en Belgique) sur les escaliers afin de faciliter le transport du vélo. On suggère aussi de créer deux axes entre la basse-ville et la haute-ville. Le premier serait un axe entre la Gare du palais et la Place D'Youvillle, avec une connexion par le boulevard René-Lévesque. Le deuxième axe serait entre Marie-de-l'Incarnation et le chemin Sainte-Foy, par la côte de la Pente Douce.

La continuité des pistes cyclables est très importante tant pour le réseau utilitaire que pour le réseau récréatif. On souhaite augmenter les liens entre les pistes cyclables et utiliser les espaces verts sur le bord des routes pour en implanter d'autres supplémentaires. De plus, on espère qu'un parcours cyclable et un sentier pédestre longeraient le parcours du tramway.

Plusieurs suggestions ponctuelles ont été reçues pour compléter le réseau actuel :

- Prévoir un axe cyclable entre le Vieux-Québec et l'Université Laval. Ces liens cyclables devraient permettre aux cyclistes d'aller au centre-ville, à la colline Parlementaire et à Sainte-Foy.
- Aménager des voies cyclables rapides pour relier les secteurs Lebourgneuf, Charlesbourg, Beauport et Limoilou au centre-ville et à Sainte-Foy.
- créer un lien entre le boulevard Charest, la côte St-Sacrement et le boulevard de l'Entente.
- Aménager des pistes cyclables nord-sud.
- Aménager une piste cyclable entre le dépôt à neige de la rue Einstein, situé dans le parc industriel Colbert Sud, et le viaduc de la 740 du parc Jean-Talon Nord.
- Relier les rues Jacquart et Normandin au niveau de la 740 et Wilfrid-Hamel.
- Relier la piste cyclable du boulevard Versant Nord à la piste de la rivière St-Charles.
- Mieux desservir les quartiers Saint-Roch et Saint-Sauveur (sans détour par la rivière Saint-Charles).
- Implanter des circuits en ligne droite : René-Lévesque (plusieurs appuis); Saint-Jean (bloquer les autos); Grande-Allée (sur le terre-plein central) ; chemin Sainte-Foy (enlever une voie pour faire une piste bidirectionnelle); piste cyclable marquée à côté des stationnements.
- Continuer le réseau cyclable utilitaire pour desservir le quartier du Cap-Rouge.
- Ajouter une piste cyclable est-ouest dans la basse-ville.
- Rallonger la période cyclable pour qu'elle puisse s'étendre d'avril à novembre ou même être maintenue à l'année en déneigeant les pistes cyclables.

On voudrait également que des circuits piétonniers et cyclables soient créés pour connecter les éléments importants dans le quartier. Il est proposé de créer un plan intégré de tous les

circuits de marche et de vélo de toute la ville et de s'assurer que des installations permettant les transports actifs soient prévues le long des principaux axes de déplacement identifiés à la page 34 du plan. Des ressources permanentes pour le développement du réseau cyclable devraient être prévues. On souhaite aussi que des nouvelles rues partagées soient aménagées. Une personne considère qu'il ne devrait pas être requis d'appuyer sur le bouton de passage afin de prioriser les piétons au centre-ville.

Dans les questionnaires, trois questions était reliées au thème des transports actifs. Une de ces questions touchait spécifiquement l'axe colline Parlementaire – Université et sera analysée dans la section suivante.

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?

La principale mesure qui pourrait être mise en œuvre est, sans équivoque, une réduction de la tarification du RTC. Cette réduction peut prendre la forme d'un rabais sur l'abonnement mensuel, qui serait couvert en partie ou en totalité par l'employeur. Plusieurs personnes y voient un gain mutuel entre l'employeur et l'employé : économies en aménagement du stationnement, réduction des coûts liés à l'automobile. Les associations étudiantes de l'Université Laval proposent aussi qu'on étudie la possibilité d'introduire un laissez-passer universel pour les étudiants.

Une forte proportion de répondants n'ont aucun avis et n'y voient aucun intérêt. La catégorie de répondants qui n'y voient aucun intérêt possèdent une automobile et en sont trop dépendants à cause de la nature de leur emploi ou à cause de responsabilités familiales. Plusieurs de ces répondants habitent en banlieue et ne voient pas l'attractivité du transport en commun : desserte trop éloignée de leur résidence et basse fréquence des autobus. Aussi, le temps de parcours en transport en commun n'est pas assez rapide pour les inciter à délaisser l'automobile.

Les répondants qui souhaitent opter pour le transport actif sont presque en totalité des cyclistes. On propose donc d'inciter les employeurs à placer des supports à vélo sécuritaires ainsi que des douches sur les lieux de travail. Dans une moindre mesure, les répondants proposent que le réseau de pistes cyclables soit agrandi.

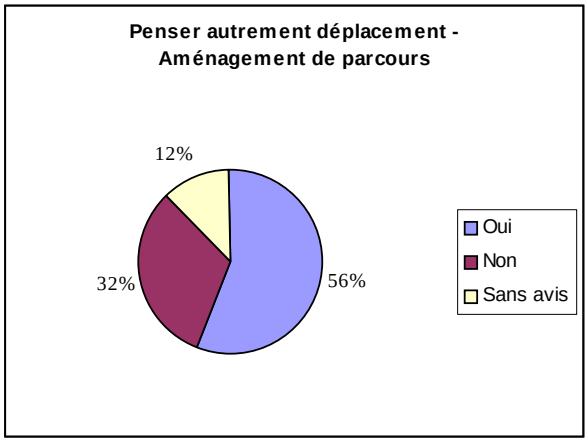
Il faut aussi mentionner qu'une partie des répondants affirment que des mesures sont déjà en place. Par exemple, l'employeur couvre déjà une partie des frais de l'abonnement mensuel au RTC, des supports à vélo ont été installés et à quelques endroits des douches sont à la disposition des employés.

Quelques personnes soutiennent qu'il faudrait augmenter le coût du stationnement afin de les convaincre à utiliser le transport en commun et d'y voir une réelle économie financière.

Quelques répondants affirment que la marche est leur mode de transport pour se rendre au travail à cause de la proximité, sans toutefois proposer aucune mesure pour en faciliter la pratique.

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?

Oui	Très en accord	478
Oui	En accord	428
Oui	Plutôt en accord	180
Non	Plutôt en désaccord	83
Non	En désaccord	277
Non	Totalement en désaccord	271
Aucun avis	Aucun avis	236
Total		**1953**



Les répondants qui sont en accord trouvent qu'il s'agit de bons incitatifs pour délaisser l'automobile. Ceci rendra la ville de Québec plus agréable et moins congestionnée. Toutefois, il y a quand même une proportion considérable de répondants qui souhaitent que les espaces de stationnement soient gardés et réaménagés d'une meilleure façon (développement vertical ou en périphérie). C'est-à-dire qu'ils sont favorables au projet mais sans que ça puisse « diaboliser » les automobilistes. On souhaite aussi que l'aménagement des trottoirs soit amélioré : prévoir des trottoirs près des arrêts d'autobus et réaliser des parcours piétonniers sans interruption. Il est suggéré que les abris d'autobus offrent une meilleure protection contre les intempéries et le climat hivernal.

Ceux qui sont en désaccord trouvent qu'il n'est pas nécessaire de diminuer les espaces de stationnement. La plupart des répondants ont deux arguments majeurs. Le premier argument est qu'il y a déjà un manque d'espaces de stationnement, on ne voudrait donc pas réduire leur nombre. Deuxièmement, on trouve qu'il y a assez de tous ces aménagements proposés, de sorte que l'on n'a pas besoin d'empiéter sur les espaces de stationnement pour en rajouter. L'automobile est utile pour se promener vers plusieurs destinations en famille. On ressent aussi une contestation de la part des automobilistes en rapport à la gestion des finances. Ils trouvent que l'argent qu'ils dépensent à travers leurs permis d'immatriculation est investi dans des projets qui restreignent l'utilisation de leur automobile.

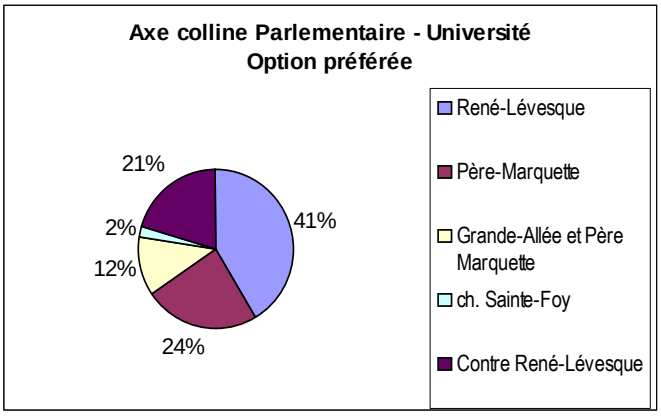
3.6.2 Axe colline Parlementaire – Université

Lors des soirées de consultation, on a annoncé la tenue d'une séance de travail spécifique sur ce sujet et on invitait les personnes qui souhaitaient se prononcer sur ce sujet à y participer. Quelques commentaires ont été toutefois formulés sur les deux options de piste cyclable dans l'axe colline Parlementaire – Université. Ainsi, une dizaine de personnes ont manifesté leur appui au projet de piste cyclable rapide sur le boulevard René-Lévesque et quelques commentaires ont été formulés contre cette solution pour les raisons suivantes : trop d'impact sur la circulation automobile, trop grande proximité entre les cyclistes et les autobus, risque d'accumulation d'eau sur la piste cyclable, près des trottoirs, trop d'arrêts sur le parcours. Ces arguments sont souvent cités pour appuyer le projet sur la rue Père-Marquette.

Une rencontre de travail portant spécifiquement sur l'axe colline-Parlementaire – Université a permis aux 250 personnes présentes de prendre connaissance des différentes options proposées pour cet axe. Une soixantaine de personnes ont exprimé publiquement leur point de vue. Cette consultation a réuni une majorité de personnes résidant dans le quartier Montcalm, plusieurs commerçants du secteur ainsi que quelques résidants d'autres quartiers centraux, des cyclistes et des représentants de différents groupes concernés.

La rencontre a permis aux personnes présentes de faire valoir une série d'arguments en faveur ou contre les options soumises en consultation et de faire des nouvelles propositions. L'analyse des opinions exprimées n'a pas permis de dégager un consensus clair pour l'une ou l'autre des options, les points de vue des différents groupes ou personnes concernés étant très cristallisés :

- Le projet d'implantation d'une piste cyclable sur le boulevard René-Lévesque obtient 41 % des appuis, contre 33 % pour celui sur la rue Père-Marquette et 12 % pour la proposition sur la Grande-Allée.
- La création d'un lien cyclable direct et rapide sur René-Lévesque est préférée par plusieurs cyclistes et résidants du secteur (qui souhaitent en même temps une diminution du trafic automobile et une amélioration du transport en commun). Cette solution est soutenue également par différents groupes de promotion du vélo et du développement durable.
- Même s'il obtient plus d'appui que les deux autres projets, le projet de transformation du boulevard René-Lévesque en boulevard vert soulève en même temps une forte opposition notamment de la part des commerçants et de certains résidants du secteur (qui craignent une diminution des voies de circulation, du nombre de cases de



stationnement et de l'accessibilité aux commerces et aux résidences), mais aussi de certains cyclistes (qui considèrent que l'axe Père-Marquette est plus sécuritaire et qu'il comporte moins d'arrêts et d'intersections achalandées).

Tableau synthèse des opinions exprimées*

Option préférée / Statut des intervenants	Total	René-Lévesque	Père-Marquette	Grande-Allée et Père-Marquette	ch. Sainte-Foy	Contre René-Lévesque, sans autre option
Groupes : dév. durable ou vélo	8	5	2			
Commerçants Montcalm	12		6	5		6
Résidants Montcalm	23	12		1		4
Résidents autres quartiers centraux	8	3	3	1		1
Cyclistes	5	4	1		1	1
Taxis	2		2			
Total	**58**	**24**	**14**	**7**	**1**	**12**
	100%	41%	21%	12%	2%	21%

*Pour les arguments invoqués pour soutenir l'une ou l'autre des options voir comptes rendus de la rencontre de travail du 28 septembre en annexe.

Le projet de réaménagement du boulevard René-Lévesque a suscité également beaucoup de réactions dans le cadre des audiences publiques. Presque tous ceux qui ont présenté des mémoires s'y sont attardés. La plupart des personnes souhaitent un réaménagement dans le secteur mais il y a plusieurs questions qui sont posées sur les conséquences de ces changements. Les principales sources d'inquiétude sont : les problèmes de transit qui seront occasionnés sur les rues secondaires par l'implantation d'un sens unique sur le boulevard René-Lévesque, la disponibilité des espaces de stationnement, l'impact sur la clientèle des commerces du secteur et la sécurité des usagers des transports actifs.

Il y a un accord presque unanime sur l'importance d'améliorer le lien cyclable dans l'axe colline Parlementaire – Université (que ce soit sur René-Lévesque, Père-Marquette ou Grande-Allée). Le trajet suscite toutefois beaucoup de réactions et il est difficile de dégager un consensus :

- Plusieurs personnes croient que l'axe Père-Marquette pourrait être la meilleure solution pour l'ensemble de la population.
- Ceux qui appuient l'hypothèse de l'axe René-Lévesque souhaitent que ce boulevard soit réservé uniquement aux transports collectifs et actifs. Une réduction progressive du stationnement est souhaitée.
- D'autres personnes trouvent qu'il est simplement irréaliste d'implanter une voie cyclable ou de réduire la place de l'automobile sur le boulevard René-Lévesque, car cela ne ferait qu'empirer la situation actuelle.

- D'autres solutions sont également proposées, notamment sur la Grande-Allée et sur le chemin Sainte-Foy.
- Enfin, des solutions mixtes combinant deux de ces quatre options pourraient être envisagées afin de donner plus de choix aux cyclistes.

On évoque certaines inquiétudes à propos de ces hypothèses. Il serait apprécié que le groupe de travail puisse apporter des réponses et des solutions aux problématiques soulevées en réalisant des études. Ainsi, il pourrait y avoir un problème de transit dans les rues avoisinantes à René-Lévesque. On se demande s'il y aura de la congestion supplémentaire sur le chemin Sainte-Foy et la Grande-Allée. Il n'est pas souhaitable que le quartier Montcalm devienne un espace de transit. On suggère d'instaurer des sens uniques opposés sur le boulevard René-Lévesque et sur la Grande-Allée. En ce qui concerne l'option comportant un terre-plein, on voudrait davantage de précisions, car elle ne semble pas convaincante. En effet, il pourrait y avoir un problème pour l'accès aux résidences du côté sud. On trouve aussi qu'aucune mesure compensatoire n'est proposée pour pallier au retrait graduel des cases de stationnements sur René-Lévesque. Non seulement l'absence de stationnement réduit la valeur foncière des maisons mais elle constitue un désavantage pour les résidants. Il est suggéré d'aménager des stationnements souterrains dans le secteur. Les commerçants sont inquiets, ils se demandent comment leur clientèle sera affectée par le retrait des cases de stationnements. Il faudrait inviter les commerçants à collaborer à l'élaboration d'un plan de gestion des déplacements dans le secteur. Les piétons sont inquiets de voir René-Lévesque devenir une autoroute à autobus. Enfin, on demande à ce qu'une analyse de l'impact d'un tel projet sur l'accès à la colline Parlementaire soit faite. Il est aussi suggéré de réaliser des études qui évaluent de façon comparative l'impact des deux scénarios de voies cyclables proposés dans le plan, de même qu'en ce qui concerne le chemin Ste-Foy et la Grande-Allée.

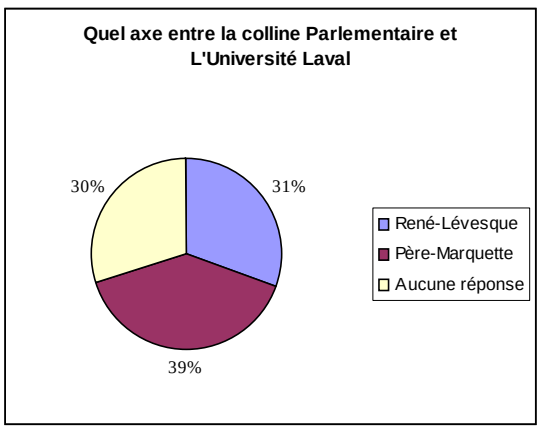
L'analyse des réponses à la consultation en ligne confirme l'absence d'un consensus pour l'une ou l'autre des options. Tel qu'illustré par le graphique ci-dessous, les avis sont vraiment partagés entre ceux qui encouragent la proposition d'utiliser Père-Marquette, ceux qui préfèrent la proposition sur René-Lévesque et ceux qui ne choisissent ni l'une ni l'autre. L'option Père-Marquette est toute même légèrement plus populaire.

Afin de relier la colline Parlementaire à l'Université Laval par une voie cyclable utilitaire, le groupe de travail propose deux parcours (document pp. 99-100). Lequel préférez-vous?

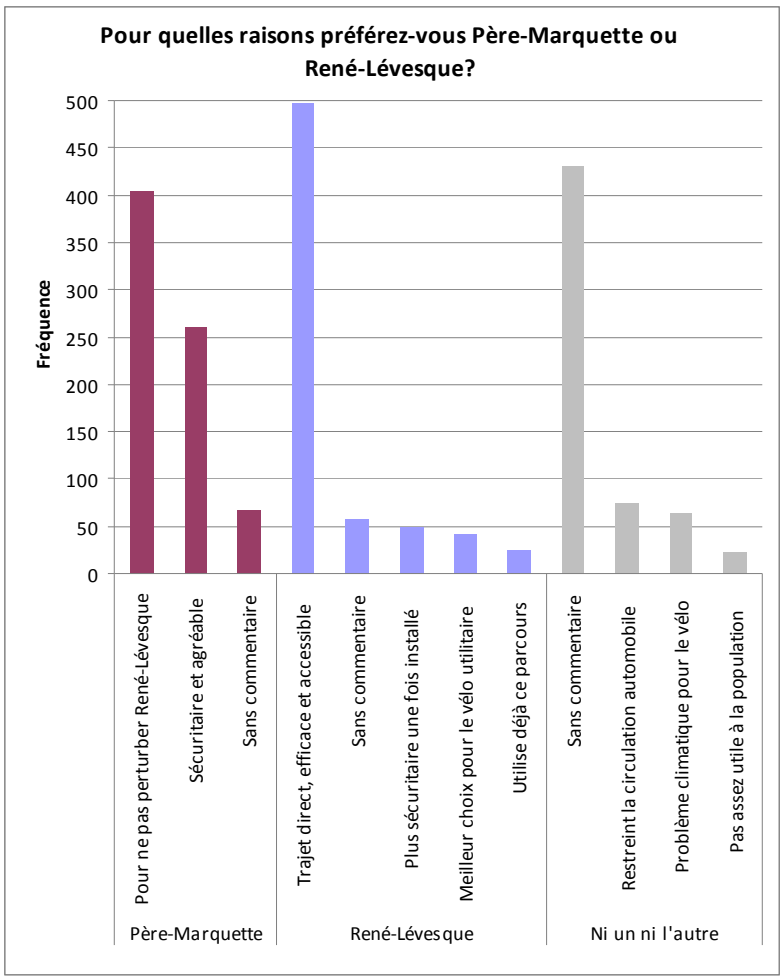
Le boulevard René-Lévesque ☐

L'axe Père-Marquette ☐

René-Lévesque	603
Père-Marquette	756
Aucune réponse	594
Total	**1953**



Le tableau suivant présente de façon synthétique la proportion des différents arguments invoqués pour l'une ou l'autre des options.



En ce qui concerne les raisons qui justifient les choix des répondants, il est important de constater que la majorité de gens choisissent Père-Marquette car il constitue un moindre mal vis-à-vis de René-Lévesque. On pense qu'il y aura trop de perturbations au niveau de la circulation, du stationnement et du transit si le parcours sur René-Lévesque est choisi. On considère aussi que Père-Marquette est plus agréable et plus sécuritaire à cause du faible débit de circulation automobile et de l'absence d'autobus.

En ce qui concerne les répondants qui approuvent le parcours de René-Lévesque, la raison principale est sa linéarité. C'est un trajet direct, fonctionnel et rapide. D'ailleurs, on s'oppose à Père-Marquette justement parce que cette option contient trop d'arrêts et de détours. Une fois implanté, le parcours sur René-Lévesque sera sécuritaire et pourra servir aux adeptes du vélo utilitaire qui doivent se rendre rapidement à l'école ou au travail.

Presqu'un tiers des répondants n'a choisi ni un ni l'autre des parcours proposés. La majorité de ces répondants n'a laissé aucun commentaire. Certaines personnes évoquent quand même les problèmes de circulation que ce projet engendrera et la faible utilisation des parcours à cause de la saison hivernale. Selon eux, il n'est pas raisonnable d'amputer des voies de circulation automobile pour aménager des pistes cyclables utilisées par une infime partie de la population et pour une durée limitée.

3.7. Miser sur l'intermodalité

Cette question n'a pas beaucoup été abordée lors des séances de consultation. Quelques commentaires concernent l'amélioration du service de transport collectif notamment pour diminuer le nombre de transferts et le temps d'attente. Des représentants de taxis présents dans la salle plaident contre une desserte de l'aéroport en transport collectif.

Les mémoires n'abordent pas non plus souvent cette question. Les critères d'intermodalité devraient être mieux développés et expliqués. Quelques personnes soulignent le fait que l'amélioration de la desserte en transport en commun et surtout la diminution du temps de trajet sont les facteurs qui influencent énormément le choix du moyen de transport. D'autres considèrent qu'aucune mesure tangible ne permet de croire que la Ville se préoccupera davantage de la fluidité de circulation (à moins d'une diminution éventuelle du nombre d'automobilistes).

Si le tramway est implanté, on craint que le trajet proposé et la disparition de certaines lignes d'autobus engendrent plus de changements de moyens de transport (ruptures de charge), ce qui n'est pas souhaitable. Des inquiétudes sont également exprimées concernant la fiabilité et la flexibilité du réseau. Par exemple, on craint que si une panne devait survenir, l'ensemble du réseau du tramway serait affecté, alors qu'un réseau d'autobus permet plus de flexibilité lorsqu'un autobus tombe en panne. Des problèmes de déglaçage et de verglas pourraient s'ajouter aux inconvénients.

En ce qui concerne la connexion entre le réseau de tramway et les trajets de transport actif, il est recommandé que le réseau cyclable soit coordonné à celui du tramway et que les vélos puissent avoir accès à bord du tramway en tout temps. Aussi, on souhaite que le tramway puisse comporter quatre lignes.

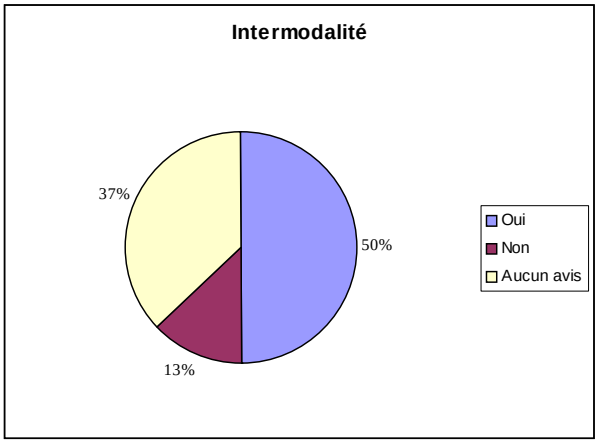
Enfin, quelques personnes soulignent le fait qu'idéalement, un réseau intermodal supérieur devrait favoriser une connexion avec les piétons, les cyclistes et les usagers de l'autopartage. Il doit servir à transporter les gens plus rapidement et librement. Un arrimage avec la MRC Côte-de-Beaupré serait intéressant. On souhaite aussi un nœud de correspondance dans la Haute-Saint-Charles, près de Val-Bélair, qui soit accessible par l'autoroute 573. Il est proposé d'ajouter des casiers à vélo au Parc-o-bus du terminus du zoo afin de favoriser l'intermodalité. Enfin, il ne faudrait pas oublier d'inclure le projet de train à grande vitesse Québec-Windsor dans le Plan de mobilité durable, ainsi que d'autres liens ferroviaires locaux.

Une question et deux sous-questions portaient sur l'intermodalité dans le cadre de la consultation en ligne.

Le nombre de personnes qui sont en faveur avec l'aménagement de nœuds de correspondance est quatre fois plus élevé que celui des opposants. Il faut mentionner aussi que plus d'une personne sur trois n'a aucun avis sur la question ou ne se sent pas interpellée.

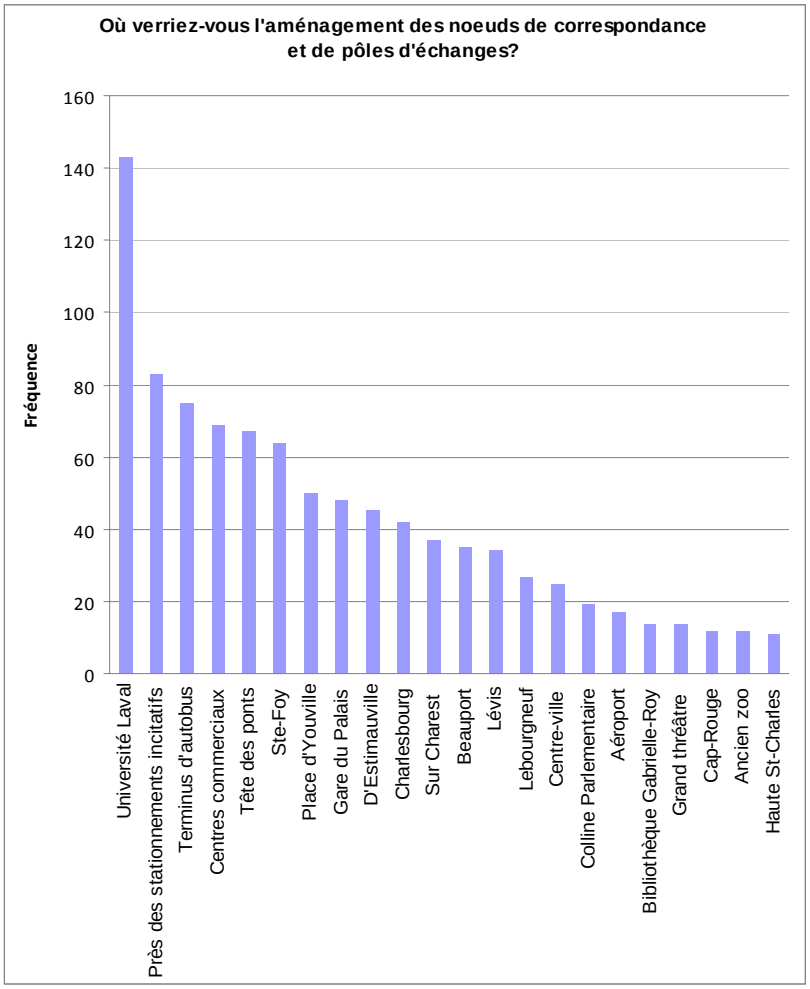
Le groupe de travail propose d'améliorer l'intermodalité – pouvoir se déplacer en passant d'un moyen de transport à un autre – par l'aménagement de nœuds de correspondance et de pôles d'échanges (document pp. 70-71). Êtes-vous d'accord avec l'aménagement de tels lieux à divers endroits sur le territoire?

Oui	Très en accord	574
Oui	En accord	188
Oui	Plutôt en accord	210
Non	Plutôt en désaccord	50
Non	En désaccord	99
Non	Totalement en désaccord	104
Aucun avis	Aucun avis	728
Total		**1953**



Où verriez-vous de tels lieux?

Un peu plus du tiers des répondants n'a fourni aucun avis sur cette question. Les suggestions visent principalement les centres d'intérêts et la banlieue. La suggestion la plus populaire est l'Université Laval. On propose aussi qu'ils soient établis près des stationnements incitatifs. En lisant le graphique, on constate que le nombre de suggestion d'emplacement dans les banlieues est cinq fois supérieur à celui des propositions au centre-ville.



En effet, une partie importante des répondants verraient l'aménagement de tels lieux aux terminus d'autobus et à proximité des centres commerciaux.

En somme, les secteurs les plus

appropriés seraient : la tête des ponts afin de desservir la Rive-Sud. Sainte-Foy (Université Laval et centres commerciaux), la banlieue, la haute-ville près du Vieux-Québec ainsi que le centre-ville (Gare du Palais) et ainsi qu'à différents endroits le long du boulevard Charest (Marie-de-l'Incarnation, Dorchester).

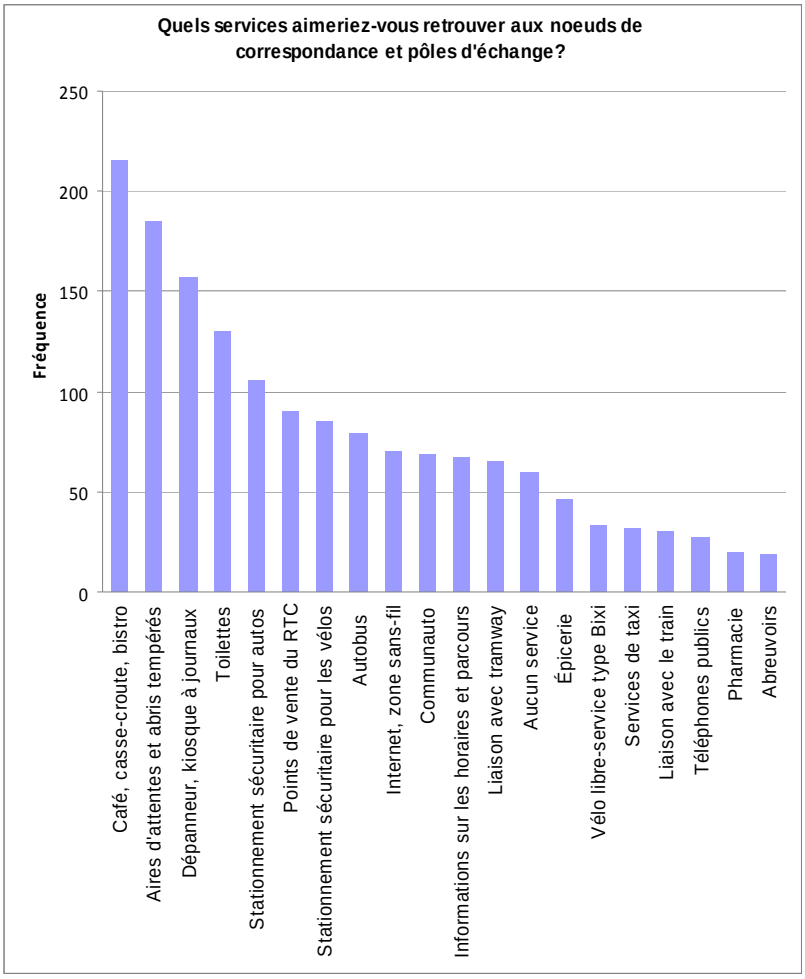
Quels services aimeriez-vous y retrouver?

Un peu plus que la moitié des répondants n'ont pas fourni de réponse ou n'ont aucune opinion sur cette question.

Les répondants qui ont fourni une réponse souhaitent surtout que ces lieux aient un café ou un casse-croute. À la différence d'un dépanneur, ces endroits permettent aux usagers de pouvoir attendre ou rencontrer des gens tout en consommant un produit.

On aimerait aussi que les aires d'attentes puissent offrir un abri contre les intempéries ou le climat rigoureux. Elles devraient être chauffées, éclairées et confortables.

Ensuite, les répondants souhaitent qu'il y ait au moins un dépanneur sur place afin de se procurer des produits de base de manière rapide (un minimum de nourriture ou de breuvages ainsi que des journaux).



Plusieurs personnes s'attendent aussi à ce que ces lieux aient au moins des toilettes publiques. Dans une plus petite mesure, on s'attend aussi à voir d'autres éléments de base : téléphones publics, abreuvoirs, bancs confortables.

Il faudrait aussi aménager des stationnements sécuritaires tant pour les autos que les vélos. Ceci encourage les usagers à prendre le transport en commun pendant une section de leur trajet.

Ces lieux devraient avoir des points de vente du RTC. On propose que l'acquisition de titres de transport puisse être automatisée sous forme de guichet électronique permettant aussi la recharge

des cartes Opus. Il est suggéré d'avoir un préposé au service à la clientèle du RTC qui pourrait répondre aux questions des usagers ou des touristes.

En ce qui concerne les moyens de transport, une bonne portion des répondants veut que des autobus passent par ces lieux. On aimerait aussi pouvoir offrir une section pour les services d'auto-partage et une liaison avec le tramway. Dans une moindre mesure, on espère qu'il y aura un service de vélo-partage, des taxis et une liaison vers le train.

Enfin, une partie considérable des personnes sondées souhaite qu'il y ait un réseau d'information : accès au réseau Internet sans-fil, cartes et parcours des trajets, horaires des prochains passages d'autobus, écrans diffusant des nouvelles d'actualité.

À noter qu'une petite partie des répondants est contre l'idée de développer de tels lieux et que ces personnes ne sont pas des usagers du transport en commun.

3.8. Transporter les marchandises autrement

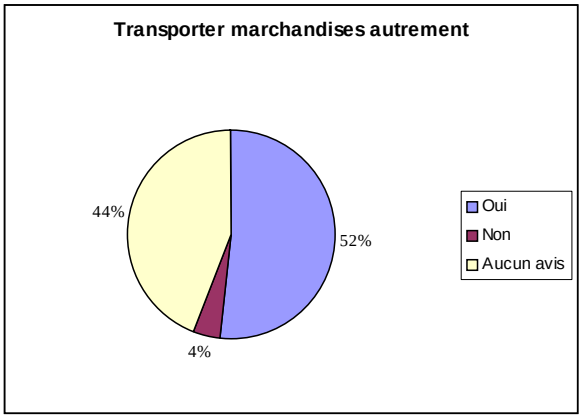
Cette question n'a pas été abordée lors des soirées de consultation. Une seule personne aborde une problématique connexe en soulevant la question de la circulation des autobus touristiques dans le Vieux-Québec qui sont à la fois polluants et encombrants. Elle remarque d'ailleurs l'absence de cette préoccupation dans le Plan de mobilité durable.

Très peu de mémoires font référence à ce thème. On fait surtout référence au réseau ferroviaire qui devrait être privilégié pour le transport des marchandises. Une personne recommande qu'une gestion appropriée soit appliquée au transbordement des marchandises, notamment dans les zones portuaires, pour assurer un partage plus équitable des plans d'eau urbains et permettre une meilleure accessibilité aux citoyens.

La majorité des répondants au questionnaire se disent en accord avec la recommandation du groupe de travail en cette matière.

Que pensez-vous des recommandations du groupe de travail concernant l'industrie du transport des marchandises? (Faciliter la circulation lourde sur les axes routiers desservant les zones industrielles, préserver le potentiel offert par le réseau ferroviaire existant, favoriser l'utilisation du transport maritime, développer le potentiel du fret aérien à l'aéroport Jean-Lesage et améliorer l'intermodalité du transport des marchandises).

Oui	Très en accord	26
Oui	En accord	400
Oui	Plutôt d'accord	583
Non	Plutôt en désaccord	62
Non	En désaccord	10
Non	Totalement en désaccord	11
Aucun avis	Aucun avis	861
Total		**1953**



Plusieurs personnes proposent que la livraison en véhicule lourd soit interdite durant certaines heures afin de réduire sa présence sur les routes et de diminuer la congestion routière. Par exemple, une interdiction aux heures de pointe le matin et l'après-midi pourrait être appliquée. En même temps, on souhaite le redéveloppement du réseau ferroviaire qui a perdu de son importance dans les 40 dernières années.

On constate par ailleurs que presque la moitié des répondants n'ont pas fourni d'avis, ce qui confirme un certain manque d'intérêt pour cette question tant dans les mémoires que dans les interventions publiques. L'infime partie qui répond négativement pense que les modifications ne peuvent pas être effectuées et que le camion répond bien aux exigences.

3.9. Commentaires sur d'autres éléments du Plan de mobilité durable

Lors des séances de consultation, plusieurs personnes ont insisté sur la nécessité de devancer la mise en œuvre du Plan. On considère également que la Ville devra faire preuve de leadership et d'un engagement soutenu afin de pouvoir réaliser les mesures annoncées.

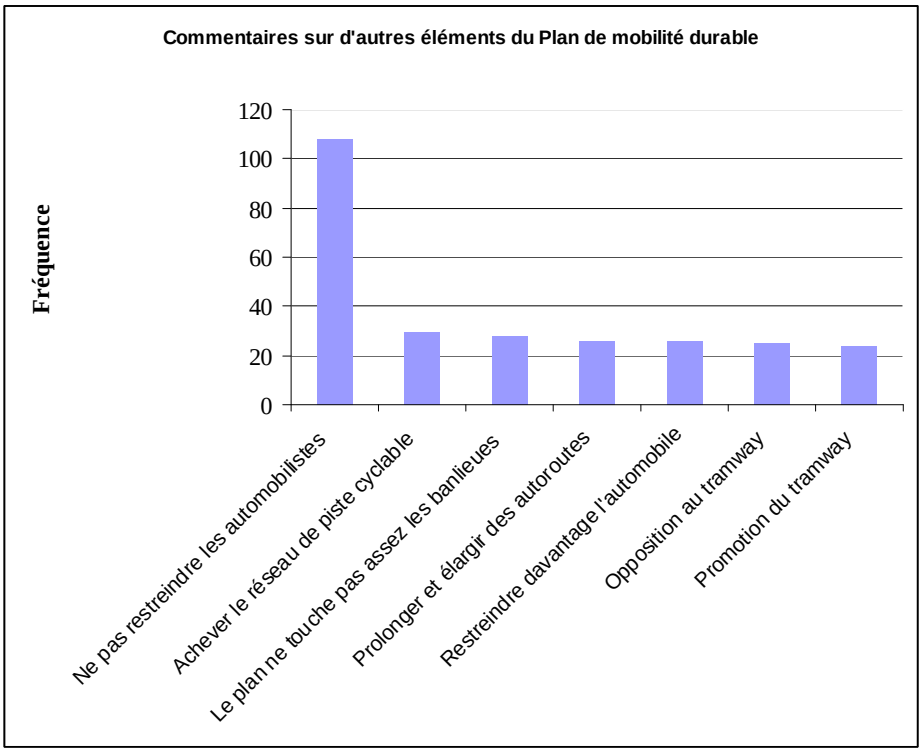
On insiste notamment sur la nécessité de développer des partenariats et d'associer divers types d'acteurs à la réalisation du Plan de mobilité durable. On suggère, par exemple, le développement de partenariats avec des organismes et des réseaux de la santé pour tenir compte de la situation et des besoins des personnes handicapées et de leur famille. Au niveau des transports, il devrait y avoir une plus grande coopération entre l'industrie privée et la Ville.

Enfin, l'implication et la consultation des citoyens dans la prise de décision s'avèrent être importantes. On exige un plus grand partenariat entre la Ville et divers comités de citoyens de quartiers pour s'assurer que la démarche reste démocratique et s'appuie sur des besoins réels. En ce qui concerne la construction de nouveaux bâtiments, on souhaite que la population soit consultée avant qu'un projet soit mis en chantier.

En ce qui concerne les questionnaires, les commentaires sur d'autres éléments du Plan de mobilité durable portent sur des sujets complètement différents.

Premièrement, il faut noter que plus de trois répondants sur cinq n'ont pas laissé de commentaires supplémentaires. Deuxièmement, parmi ceux qui ont répondu à cette question, une forte proportion ont laissé des commentaires critiques et contestataires face au Plan de mobilité durable. Cette section semble donc avoir plutôt servi de tribune pour réitérer la principale raison qui a motivé certains répondants à participer à la consultation en ligne.

En effet, une majorité de personnes critique la mise de côté des automobilistes à travers le plan. Ils trouvent que le Plan de mobilité durable ignore une réalité bien présente au sein des contribuables : les familles avec des enfants qui vivent en banlieue et qui dépendent de l'automobile. Une bonne partie de ces répondants trouve que le Plan vise à restreindre la liberté de choix et de mouvement des automobilistes tout en utilisant leurs contributions à des services qu'ils n'utiliseront pas. C'est pour cette raison que beaucoup de commentaires laissés proposent l'amélioration du réseau routier. On trouve que le plan est trop axé sur le secteur du centre-ville et ne vient pas assez en aide à la banlieue. La question du tramway provoque aussi quelques réactions aux avis partagés. D'une part, on trouve qu'il s'agit d'une solution efficace pour l'avenir des déplacements, et d'autre part, on considère que c'est un gaspillage de fonds publics, ou encore, on aimerait que ce soit plutôt un métro qui soit implanté. Enfin, quelques personnes incitent la Ville à faire une meilleure promotion du projet de tramway.


Commentaires sur d'autres éléments du Plan de mobilité durable
Fréquence
120
100
80
60
40
20
0
Ne pas restreindre les automobilistes
Achever le réseau de piste cyclable
Le plan ne touche pas assez les banlieues
Prolonger et élargir des autoroutes
Restreindre davantage l'automobile
Opposition au tramway
Promotion du tramway

4. Annexes

4.1. Comptes rendus des séances de consultation

CONSULTATION PUBLIQUE, PLAN DE MOBILITÉ DURABLE

Compte rendu de la séance du 21 septembre

MANDATÉ : M. François Picard, vice-président du comité exécutif
DATE DE LA SÉANCE : **21 septembre 2010**
ENDROIT : Centre Michel-Labadie, 3705 avenue Chauveau

NOMBRE DE PERSONNES PRÉSENTES : **85**	NOMBRE DE PERSONNES QUI SE SONT EXPRIMÉES : **21**

LISTE DES SUJETS ABORDÉS PAR LES CITOYENS

La majorité des personnes qui se sont exprimées s'entendent pour dire que la Ville de Québec avait besoin d'un plan de mobilité durable et félicite la Ville d'avoir pris l'initiative d'élaborer un tel plan. Quelques personnes proposent même que la mise en œuvre des propositions formulées soit devancée, car des problèmes de congestion commencent déjà à se faire sentir.

Les principaux thèmes abordés par les différents intervenants ont été les suivants :

Utilisation de l'automobile

- Crainte par rapport au développement de l'écoquartier D'Estimauville. On prévoit l'ajout d'un nombre important d'espaces à bureaux, sans prévoir des espaces de stationnement suffisants. On signale un problème de stationnement à l'unique supermarché du secteur D'Estimauville et un manque de stationnements incitatifs pour le RTC.
- L'installation des bornes de péages sur les autoroutes pourrait être une solution pour diminuer la densité automobile en ville.
- Pour assurer la fluidité de la circulation on propose une meilleure synchronisation des feux de circulation.
- Offrir un système de covoiturage en ligne sur tout le territoire de la ville (sur le modèle du service mis en place à l'Université Laval).
- Encourager la pratique de covoiturage en permettant à ces véhicules d'emprunter les voies réservées.
- Les prévisions de circulation pour l'ouverture de Robert-Bourassa sont déjà atteintes : que peut-on faire en tant que citoyen pour accélérer la réalisation du Plan de mobilité durable?

Tramway

- L'arrivée du tramway produit de l'enthousiasme auprès de plusieurs citoyens mais ils souhaitent une arrivée hâtive du réseau, car les problèmes de congestion se font déjà sentir.
- Le train de banlieue pourrait être une solution temporaire avant l'arrivée du tramway.
- Plusieurs intervenants incitent la Ville à favoriser la plus grande mixité sociale et fonctionnelle autour de l'axe du tramway pour éviter le phénomène de gentrification des quartiers avoisinants et la spéculation immobilière. On doit tenir compte des gens qui habitent déjà dans les quartiers qui seront revitalisés.
- On propose de favoriser une tarification sociale afin de rendre ce moyen de transport collectif accessible à tous.
- Un intervenant affirme que la construction d'un tramway sur l'axe Charest ne représente pas une solution efficace pour régler le problème de congestion routière, car il réduit la capacité pour les voitures. Il propose plutôt l'installation d'un train suspendu, projet qui permettrait de garder aussi les voies de circulation existantes.
- Une personne propose que le tramway emprunte plutôt le Corridor des Cheminots, qui est une ancienne voie ferrée. Selon lui, cette voie est assez large pour pouvoir accueillir le tramway tout en gardant un corridor cyclable en parallèle.

Transport actifs

- Plusieurs intervenants considèrent que le plan de mobilité durable, très audacieux dans son ensemble, demeure très timide sur la question du transport actif. Ils auraient souhaité que le plan soit plus ambitieux tant en ce qui concerne les cibles à atteindre que les mesure incitatives pour augmenter la part modale des transports actifs.
- Quelques personnes insistent sur un manque d'accessibilité en vélo dans la ville : il faudrait ajouter un lien nord-sud, notamment près de l'axe Robert-Bourassa.
- L'axe est-ouest en vélo devrait privilégier Père-Marquette et être rendu plus sécuritaire.
- Un citoyen propose de poursuivre la piste cyclable de la rivière Saint-Charles vers le nord ainsi que d'en ajouter une sur le boulevard Laurier.
- Rendre la marche et le vélo plus attrayants et plus sécuritaires pour augmenter la part modale des transports actifs. Des citoyens évoquent le problème des rues qui sont dépourvues de trottoirs, ceci rend la marche peu sécuritaire et peu attrayante.
- Une intervenante affirme qu'il faut rendre la marche et le vélo plus attrayants.
- La mixité des quartiers pourra favoriser la marche.
- Une intervenante propose la création d'un comité axé sur les transports actifs.

Transport collectif

- Une intervenante apprécie beaucoup les services Express, mais elle trouve que ceux-ci sont déficients en dehors des heures de pointe, ce qui les rend très peu attrayants pour les gens travaillant à temps partiel ou qui doivent quitter leur travail en cours de journée.
- Les minibus ou écolobus pourraient être implantés dans des quartiers pour assurer une meilleure desserte locale.
- Quelques personnes considèrent que la desserte nord-sud du RTC est peu efficace, ce qui incite beaucoup les gens à opter pour l'automobile, de loin plus rapide que le transport en commun.
- Créer une voie rapide sur l'autoroute Robert-Bourassa pour desservir Sainte-Foy à partir d'autres secteurs sans passer par le centre-ville.
- Une intervenante soulève la question des arrêts d'autobus situés sur des rues sans trottoir. L'absence de trottoirs ou de traverses de piétons près de ces arrêts rendent les déplacements non sécuritaires et ne favorisent pas la marche.
- Il faudrait prévoir des incitatifs pour les familles voulant prendre le transport en commun : une famille de quatre personnes va préférer l'auto pour se rendre à une activité, car ce sera à la fois plus rapide et moins cher qu'en transport en commun.
- Un entrepreneur dans le domaine du taxi considère que la participation des taxis est ignorée alors

qu'elle pourrait aider à réduire la pollution et à atteindre les objectifs du plan. Il existe des moyens de concertation pour offrir une desserte plus efficace (fusion des axes de desserte). On essaie de détruire l'industrie du taxi; on ne tient pas compte de la réalité de cette industrie. Les chauffeurs de taxi ne sont pas subventionnés. Les projets de navettes (ex : Écolobus ou pour la desserte de l'Aéroport) sont perçus comme une compétition directe pour les taxis.

- Une personne affirme que l'horizon de réalisation est loin et on doit penser davantage aux aînés et aux personnes à mobilité réduite. Le RTC ne semble pas rencontrer la loi provinciale en ce qui a trait à l'accessibilité universelle.

Autres questions et commentaires exprimés

- Qu'en est-il de la flexibilité sur le périmètre urbain dans le futur?
- Il faut penser davantage aux aînés dans le plan de mobilité durable compte tenu que dans 20 ans le pourcentage de personnes âgées sera encore plus grand qu'aujourd'hui.
- Dans un souci d'équité, les transports actifs peuvent aider à lutter contre l'exclusion sociale.
- Inquiétude sur la densification à l'échelle humaine : les balises sont assez larges, on souhaite connaître ce que l'on entend par cette expression. La notion de solidarité devrait également faire partie de la définition de la mobilité durable.

Représentantes et représentants de la Ville :

- M. François Picard, conseiller municipal du district électoral de Lebourgneuf, vice-président du comité exécutif responsable de l'aménagement du territoire
- M. Liguori Hinse, directeur du groupe de travail sur la mobilité durable
- M. Yvon Boudreau, secrétaire du groupe de travail sur la mobilité durable
- Mme Cristina Bucica, conseillère en consultations publiques

Nicola D'Elia et Cristina Bucica
Service des communications
22 septembre 2010

VILLE DE QUÉBEC

CONSULTATION PUBLIQUE, PLAN DE MOBILITÉ DURABLE

Compte rendu de la séance du 22 septembre

MANDATÉ : M. François Picard, vice-président du comité exécutif
DATE DE LA SÉANCE : **22 septembre 2010**
ENDROIT : ÉNAP, 555, boul. Charest Est

NOMBRE DE PERSONNES PRÉSENTES : **150**	NOMBRE DE PERSONNES QUI SE SONT EXPRIMÉES : **40**

LISTE DES SUJETS ABORDÉS PAR LES CITOYENS

La plupart des personnes présentes se disent très en accord avec les cibles et les objectifs du plan de mobilité durable et félicitent la Ville pour sa vision à la fois audacieuse et réaliste. Les sujets qui ont retenu le plus d'attention sont la pratique du vélo, le transport en commun, la mise en place du tramway ainsi que l'importance de la mixité sociale autour de ce nouvel axe structurant.

Transports actifs

- Les intervenants appuient l'objectif de doubler la part modale des transports actifs.
- Toutefois, plusieurs personnes incitent la Ville d'accorder une place beaucoup plus significative aux transports actifs, car le Plan s'attarde très peu sur les stratégies et les moyens concrets pour atteindre cette cible. On devrait construire des autoroutes cyclables et des rues piétonnières.
- Quelques personnes proposent la construction de liens mécaniques pour relier la haute-ville et la basse-ville pour encourager les transports actifs (piétons et cyclistes).
- Dans les concepts de développement des nouveaux secteurs, on devrait toujours tenir compte des déplacements actifs et organiser l'espace en conséquence (plutôt de continuer d'assurer une place centrale à l'automobile).
- Une citoyenne se demande pourquoi le vélo partage n'est pas mentionné comme piste de solution dans la plan soumis en consultation.
- Un interlocuteur voudrait savoir pourquoi la Ville de Québec ne peut pas ouvrir plus de voies cyclables alors qu'une grande ville comme New-York l'a fait en son centre-ville.
- On souhaite une autoroute cycliste de Limoilou à Charlesbourg.
- La piste cyclable du littoral et dans le secteur du Vieux-Port est presque impossible à pratiquer (cohabitation piétons cyclistes difficile lors des grands événements, accès à des stationnements qui ralentissent le trafic sur la piste cyclable).
- Une personne dénonce la fermeture de la piste cyclable dans le secteur de la Pointe-à-Carcy lorsqu'il y a des spectacles à l'Agora (inéquitable pour les piétons et cyclistes).

- Il manque des espaces de rangement à vélos dans l'ensemble de la ville afin de cadenasser son vélo. Des stationnements fermés et sécurisés seraient aussi appréciés.
- Si la Ville souhaite augmenter la part modale du transport actif, il faudrait mettre en place les conditions nécessaires pour assurer la sécurité de déplacements à pied et à vélo. Ceci passe par une révision des plans de quartiers. Cet intervenant voudrait contraindre l'utilisation de l'automobile.
- Toujours pour augmenter la part modale des transports actifs, la Ville devrait assurer une meilleure accessibilité hivernale : déneiger les pistes cyclables pour les cyclistes et les piétons.
- Une personne propose d'insérer des nouvelles voies pour vélos tout en réaménageant l'autoroute Laurentienne en boulevard urbain jusqu'à la rue Soumande ainsi que l'autoroute Robert-Bourassa.
- Un intervenant affirme que l'hiver sera un problème pour les cyclistes à cause des bancs de neige.
- On mentionne l'accumulation d'eau près des trottoirs ce qui rend difficile et peu sécuritaire l'utilisation du vélo sur une piste cyclable située en rive; le même problème constitue un irritant pour la marche (surtout lorsque l'autobus passe).
- Quelques personnes demandent des précisions sur les liens qui seront faits entre ce plan et d'autres plans déjà adoptés, notamment le Plan vert, bleu, blanc et le Plan directeur du réseau cyclable.
- Une dizaine de personnes ont manifesté leur appui au projet de voie cyclable sur le boulevard René-Lévesque.

Transport collectif

- Profiter de certains espaces libres pour relier entre eux les trois écoquartiers par une ligne directe; cela éviterait à ceux qui habitent Sainte-Foy de faire un détour par la colline Parlementaire.
- Désenclaver le quartier du Cap-Rouge et avoir des liens plus directs pour aller au centre-ville en dehors des heures de pointe; le terminus le plus proche est celui de Marly, qui est encore loin du quartier du Cap-Rouge.
- Il faudrait améliorer le service dans l'axe nord-sud pour permettre aux résidants de ces secteurs de se rendre au centre-ville directement en autobus et dans des délais raisonnables (comme on le fait à Longueuil vers le centre-ville de Montréal) – sinon, ils vont toujours préférer leur voiture.
- Axes est-ouest : on doute de l'efficacité et de la capacité d'accueil du transport en commun si on enlève des voies de circulation automobile pour y implanter un tramway ou des voies réservées. Les lignes Métrobus sont déjà surchargées aux heures de pointe, elles ne pourront pas accueillir le surplus généré par l'enlèvement d'une voie sur le boulevard René-Lévesque.
- Une personne propose de relier les centres commerciaux par des Écolobus.
- Améliorer la distribution des titres de transport pour faciliter l'usage des transports collectifs : il est suggéré d'installer des automates un peu partout, notamment près des arrêts de bus.
- Un intervenant considère que la gratuité du transport en commun n'entraîne pas une augmentation automatique de son utilisation; une meilleure accessibilité des titres de transport et des horaires en temps réel (pour connaître exactement le temps d'attente) constituent des incitatifs beaucoup plus puissants.
- Une personne considère que le plan devrait accorder une attention particulière à la desserte en transport en commun des parcs industriels et à la disponibilité des stationnements incitatifs.
- Une personne craint le secteur D'Estimauville risque de se confronter à un problème de circulation et de stationnement si on amène beaucoup de nouveaux travailleurs sans prévoir des facilités de stationnement additionnelles.
- Le coût d'utilisation du transport en commun est déjà élevé. Quel sera l'impact des nouveaux investissements prévus (notamment le tramway) sur les usagers? Il faut miser sur l'équité (coûts) et l'accessibilité pour les familles.

Tramway

- Quelques personnes suggèrent l'implantation d'un tramway sur le tracé actuel des Métrobus, sur

le boulevard René-Lévesque.

- Une personne propose de tester l'efficacité du tracé proposé pour le tramway, sur Charest en y implantant tout d'abord une nouvelle ligne de Métrobus.
- Enfin, certaines personnes appuient le trajet du tramway et considèrent qu'il sera structurant; il doit se rendre à Limoilou, il doit passer par Saint-Sauveur et Saint-Malo, le parcours devrait être même plus direct.
- On invite la Ville de Québec à avoir plus de leadership dans la diffusion de l'information notamment au sujet du tramway pour défaire les fausses perceptions. Il faut aussi parler des vrais coûts de l'automobile.
- La proximité d'un tramway et de lignes Métrobus sont attrayantes pour un jeune cherchant à s'implanter dans un nouveau secteur.
- On se demande si le tramway sera prêt avant 2022.
- Quelques personnes considèrent que le tramway n'est pas la meilleure solution pour diminuer la congestion routière, car son implantation implique une réduction du nombre de voies de circulation.
- Des solutions comme les trains de banlieue ou le « Skytrain » de Vancouver sont proposées comme alternative au tramway. On suggère également d'utiliser les voies ferrées déjà existantes qui sont largement sous-utilisées (prolongement du lien ferroviaire qui reliera la ville au Massif par exemple).
- Un intervenant affirme que les coûts de l'installation d'un tramway sont égaux au maintien d'un réseau d'autobus gratuit pendant 20 ans.

Urbanisation

- Plusieurs personnes souhaitent que des mesures soient prévues pour assurer une mixité des types d'habitations autour de l'axe du tramway et surtout pour éviter la gentrification de ces secteurs. Cette mixité sociale favorisera la création de liens entre les gens (le cas du « Nouvo St-Roch » est souvent invoqué).
- Une personne propose même qu'un seuil minimal de logements sociaux soit fixé pour tout nouveau développement pour éviter la ghettoïsation.
- Un intervenant émet des réserves quant au type de constructions présentées comme exemples au long du trajet du tramway. On y voit beaucoup de bâtiments de type pavillonnaire (des blocs-appartements). Pour attirer les familles au centre-ville, il faudrait aussi prévoir des maisons de ville avec une cour arrière.
- Le rôle structurant du tramway comme axe de développement n'est pas toujours bien compris ou accepté.
- Une citoyenne attire l'attention des membres du groupe de travail sur le quartier Montmorency, situé au long du boulevard Sainte-Anne, un secteur très enclavé et en déclin tant au niveau commercial et résidentiel qu'au niveau de la qualité de l'environnement urbain. Elle espère que le développement du secteur D'Estimauville permettra de s'attaquer à ce problème et propose que ce secteur fasse l'objet d'une revitalisation prioritaire, car il constitue la porte d'entrée Est de la ville.
- Une personne souhaiterait voir disparaître l'autoroute Dufferin-Montmorency qui traverse le cœur de la ville, elle devra être remplacée par un boulevard urbain.

Taxi

- Un représentant de l'industrie du taxi propose l'implantation d'un réseau de taxi-bus comme à Longueuil. Certains pourraient desservir des quartiers éloignés comme celui de Lac St-Charles ou autres secteurs dans lesquels les autobus roulent avec très peu de passagers (surtout le soir).
- Une meilleure coordination et collaboration entre les compagnies de taxis est également souhaitée afin d'ouvrir les secteurs très fréquentés par les touristes ainsi que les entonnoirs (aéroport par exemple) pour éviter que des taxis reviennent vides lorsqu'ils ont déposé un client dans ces secteurs.
- Il est suggéré aussi d'accorder des subventions pour l'achat d'autos hybrides.

- Une personne propose que des taxis collectifs puissent desservir les parcs industriels les fins de semaine, car il n'y a pas de service d'autobus durant les fins de semaine.
- Un résidant de Beauport invoque l'exemple du système de taxis publics de Port-au-Prince : peu coûteux, fiable et élimine les autobus non rentables. Le taxi prendrait en charge la desserte locale.

Autre considérations

- Quelques questions portent sur les coûts approximatifs des projets proposés dans le plan de mobilité durable.
- Un citoyen évoque les erreurs du passé en termes de prévisions démographiques (qui ont mené entre autres à la construction de l'autoroute Dufferin – Montmorency); il faut éviter les prévisions hasardeuses.
- La participation du citoyen n'est pas bien définie à travers le plan, on a du mal à comprendre le sens du terme « partenaire ».
- Un résidant de la rue Crémazie signale un problème de transit et de stationnement dans le quartier Montcalm. Le citoyen incite la Ville à ne pas oublier que ce quartier n'est pas seulement une zone de transit ou un espace de stationnement lors des festivités ou des sorties les soirs et les fins de semaine. Il est avant tout un milieu de vie pour ses résidants.
- Une personne suggère de rendre les feux de circulation clignotants la nuit pour diminuer la consommation de carburant.
- Une personne propose d'inclure dans le Plan de mobilité durable le calcul des réductions du gaz à effet de serre qu'il permettra de réaliser.
- Un citoyen propose que l'on bâtisse un centre de véhicules alternatifs. Il souhaite que l'on fournisse des véhicules électriques pour les touristes.

Représentantes et représentants de la Ville :

- M. François Picard, conseiller municipal du district électoral de Lebourgneuf, vice-président du comité exécutif responsable de l'aménagement du territoire
- M. Liguori Hinse, directeur du groupe de travail sur la mobilité durable
- M. Yvon Boudreau, secrétaire du groupe de travail sur la mobilité durable
- Mme Cristina Bucica, conseillère en consultations publiques

Nicola D'Elia et Cristina Bucica
Service des communications
23 septembre 2010

VILLE DE QUÉBEC

CONSULTATION PUBLIQUE, PLAN DE MOBILITÉ DURABLE

Compte rendu de la séance du 25 septembre

MANDATÉ : M. François Picard, vice-président du comité exécutif
DATE DE LA SÉANCE : **25 septembre 2010**
ENDROIT : Pavillon Alphonse-Desjardins, Université Laval, 2325, rue de l'Université

NOMBRE DE PERSONNES PRÉSENTES : **100**	NOMBRE DE PERSONNES QUI SE SONT EXPRIMÉES : **28**

LISTE DES SUJETS ABORDÉS PAR LES CITOYENS

Les personnes présentes accueillent favorablement les principes et les objectifs proposés par le Plan de mobilité durable. Toutefois, plusieurs personnes souhaitent que des solutions concrètes soient mises en place rapidement, avant 2020. Les sujets qui ont retenu le plus d'attention sont le transport collectif, la sécurité en vélo ainsi que le projet de tramway.

Transport collectif

- Un Métrobus peut avoir aussi un effet structurant. Sans être contre le projet de tramway, un intervenant considère que ce n'est pas une priorité, on pourrait commencer par l'implantation d'une ligne de Métrobus sur le trajet proposé.
- On propose l'utilisation des voies ferrées existantes pour l'implantation d'un train de banlieue.
- Il n'y a pas assez de stratégies destinées à remplacer l'auto. Il faut trouver une solution pour les heures de pointe.
- Le transport en commun prend souvent trop de temps et ne répond pas aux besoins des gens (les résidants de Beauport et de Charlesbourg doivent faire le détour par le centre-ville pour se rendre à Sainte-Foy).
- Une personne considère que les chiffres des parts modales visées ne sont pas réalistes.
- Vieux-Québec : assurer un lien plus rapide avec le secteur Cap Blanc.
- Le traversier devrait être mieux intégré dans le réseau de transport collectif : il devrait être mieux relié avec le tramway ou le Métrobus.
- La durée des trajets en autobus est trop longue : aller du secteur nord à Pointe Sainte-Foy prend 20 minutes en auto et au moins une heure en autobus. On souhaite que la durée de transport soit raisonnable.
- On propose l'ajout de lignes rapides sur le boulevard Charest.
- Est-ce qu'on peut envisager un service de transport en commun gratuit pour les utilisateurs?
- Quelques représentants de la communauté universitaire souhaitent qu'un système de laissez-passer universel soit mis en place pour les étudiants. On cite l'exemple d'Ottawa où un tel laissez-passer existe. On apporte également des précisions concernant les coûts qu'un tel projet engendrait pour la

Ville et le Réseau de transport de la capitale.

- Meilleure desserte des quartiers par l'implantation de minibus et bonifier le trajet de l'écolobus.
- Viser l'accessibilité universelle aux moyens de transport (poussettes, chaises roulantes, personnes âgées).

Tramway

- Des éclaircissements sont demandés en ce qui concerne la fréquence du tramway et son trajet; sera-t-il sur une voie réservée ou partagée?
- Il faut une fréquence élevée pour attirer les utilisateurs du tramway (surtout près de la pyramide et de Pointe Sainte-Foy). Il est important que le nombre prévu d'utilisateurs soit assez important pour permettre une telle fréquence.
- Le tramway doit avant tout remplacer le trafic déjà existant (Axe : Expo Cité vers les ponts).
- Certaines personnes considèrent que le parcours proposé n'est pas assez central pour assurer un grand nombre d'utilisateurs.
- On souhaite que le boulevard René-Lévesque soit desservi aussi par le tramway. Un tramway qui s'arrête dans le coin du Grand Théâtre ne donne pas accès à la rue Cartier.
- Une personne exprime des craintes concernant l'implantation du tramway sur le Pont de Québec. Quels seront les coûts de maintenance sur un pont qui a déjà plus de 100 ans?
- Une personne s'interroge sur la longueur du trajet (des chutes Montmorency jusqu'à l'autre côté du pont). Une autre personne demande si des secteurs comme Saint-Nicolas ou Saint-Jean-Chrysostome pourraient un jour être desservis par un tramway?
- Solution alternative : une personne propose qu'on exploite davantage les liens ferroviaires existants; l'implantation d'un train de banlieue pourra se faire en utilisant les gares et les voies ferrées existantes.

Transports actifs

- Plusieurs personnes considèrent que le plan devrait accorder plus d'importance aux transports actifs et prévoir des mesures concrètes pour encourager ces modes de déplacement. Une personne constate qu'il occupe moins de place que le transport de marchandises. Nombreux commentaires concernent l'utilisation du vélo.
- Une personne propose l'implantation d'un système de vélo utilitaire basé sur les principaux axes de déplacement (Plan de mobilité durable, carte 3, p. 34).
- Quelques commentaires sont formulés au sujet de l'axe colline Parlementaire – Université. Les opinions sont partagées : quelques cyclistes utilitaires appuient le projet d'une piste cyclable rapide et en ligne droite sur le boulevard René-Lévesque, tandis que d'autres considèrent qu'un corridor plus sécurisé, avec moins d'arrêts, dans l'axe Père-Marquette pourrait être aussi intéressant.
- Préoccupation des gens qui se déplacent plusieurs fois quotidiennement en auto, il y a des moments où on voudrait prendre le vélo mais on ne peut pas (habillement de bureau, transpiration, matériel à traîner).
- Exemple de Montréal : récompenser les employés qui viennent en vélo au travail.
- Deux intervenants proposent de rallonger la période cyclable (aller d'avril à décembre).
- Le vélo peut être très utile sur les longues distances (dizaine de kilomètres).
- Utilisation cyclable de la promenade Samuel-De Champlain : il faut aussi avoir la possibilité de monter sur le plateau.
- La mise en œuvre du Plan directeur du réseau cyclable devrait être plus rapide.
- On signale centaines places dangereuses sur les voies cyclables situées à proximité des voies de circulation routière (on frôle des poteaux et des autos, on évite des nids de poule, des grilles de canalisation ou des flaques d'eau).
- Certains aménagements peuvent garantir la sécurité des voies cyclables lors d'intersections importantes (ex : barrières ou feux de circulation sur les voies cyclables lorsqu'elles rencontrent un axe majeur de circulation) pour protéger les cyclistes des autos.
- On propose également d'installer un système de détection de cyclistes aux lumières (aux intersections

munies d'un tel système, seules les voitures sont détectées).

- Il est proposé d'encourager les transports actifs chez les enfants. Il s'agit d'un bon moyen pour contrer l'obésité chez les jeunes et pour faire la promotion des transports actifs. Si les enfants ont pris cette habitude pour aller à l'école, ils seront davantage portés à continuer d'utiliser les modes de transport actif dans leur vie adulte.
- Une mère évoque ses préoccupations sur la sécurité routière : comment protéger les familles et les aînés qui veulent pratiquer les transports actifs?
- Une priorité aux piétons devrait être accordée aux intersections importantes : augmenter les séquences des feux de circulation en faveur des piétons et surélever la rue au niveau des trottoirs plutôt que de baisser les trottoirs pour rejoindre le niveau de la rue vis-à-vis des traverses piétonnières (solution qui ralentit la circulation, favorise la marche et l'accessibilité universelle et affirme la place prépondérante accordée au piéton).
- Une personne suggère une meilleure indication de l'utilisation des feux piétonniers pour les touristes.
- Il faudrait promouvoir davantage les transports actifs auprès des familles.

Taxi

- Un chauffeur de taxi s'exprime sur l'état vétuste des stations de taxi :
  - poste Saint-Roch : dangereux, les taxis sont dans la rue;
  - le poste Langelier : il n'y a jamais eu de réparations;
  - Gare du palais : de la place pour quelques voitures seulement alors qu'on attend 200 passagers en même temps. Les taxis pourraient être très utiles.
  - Meilleure signalisation des stations de taxis (très utile pour les touristes ou lors des festivités).
- Les taxis pourraient être associés aussi au transport des jeunes dans certains secteurs.

Problèmes de circulation en ville

- Diminuer le stationnement au centre-ville : exiger un moratoire sur les stationnements supplémentaires.
- Diminuer les exigences en nombre de cases de stationnement partout sur le territoire ou fixer même un plafond maximal.
- Les problèmes de congestion se font déjà sentir : il faudrait que des solutions soient mises en œuvre très prochainement.
- Implanter un système de covoiturage comme à l'Université Laval.
- Problème de fluidité du trafic (on est trop souvent arrêtés à Québec). Une personne propose d'aménager davantage de carrefours giratoires.
- Les feux rouges le soir devraient devenir des lumières clignotantes (des arrêts stop). Les virages à droite devraient être également réévalués.
- Congestion au niveau du viaduc de l'autoroute 20 et du pont de Québec. Ne pas oublier que des gens de Québec vont aussi à Lévis.
- La circulation sur le boulevard Laurier demeure très lente.
- Gestions des bus touristiques à améliorer : il y en a trop au centre-ville.
- Pourquoi est-ce que l'autoroute (740) coupe à travers le campus de l'Université?
- Le boulevard Charest devrait être urbain.
- Il faut éviter de multiplier les ruptures de charge.
- Mettre en place des voies réservées aux heures de pointe.
- Des mesures comme l'aménagement d'une voie cyclable et d'un tramway sur le boulevard René-Lévesque permettraient une réduction significative du trafic automobile sur cet axe.
- Un citoyen souhaite aussi diminuer la présence d'autoroutes dans la ville.
- Le métro est le meilleur transport en commun. Construire des autoroutes souterraines comme Boston l'a fait pour diminuer la congestion.
- On devrait émettre des recommandations pour sécuriser le chemin Saint-Louis (écoles).

Commentaires sur le plan en général

- En général, les intervenants manifestent leur adhésion aux objectifs du plan.
- Un plan de mobilité durable devrait faire un lien plus clair avec la réduction des gaz à effet de serre et les changements climatiques. Il faudrait un spécialiste de l'environnement dans le groupe de travail.
- Mixité des bâtiments : avoir 30 % de logements sociaux dans les nouveaux secteurs.
- Il faut hâter la mise en œuvre du plan, d'ici deux ou trois ans plusieurs jeunes adultes doivent choisir la ville où ils vont s'installer. On ne peut pas attendre 20 ans.
- Le plan sert à renforcer ce qui est déjà en place. Comment convaincre les automobilistes à abandonner l'auto?
- Retard général au niveau des investissements et des infrastructures.
- Densification le long des artères : est-ce que la ville prend exemple sur ce qui est fait sur Robert-Bourassa?

Représentantes et représentants de la Ville :

- M. François Picard, conseiller municipal du district électoral de Lebourgneuf, vice-président du comité exécutif responsable de l'aménagement du territoire
- M. Liguori Hinse, directeur du groupe de travail sur la mobilité durable
- M. Yvon Boudreau, secrétaire du groupe de travail sur la mobilité durable
- Mme Cristina Bucica, conseillère en consultations publiques

Nicola D'Elia et Cristina Bucica
Service des communications
27 septembre 2010

VILLE DE QUÉBEC

CONSULTATION PUBLIQUE, PLAN DE MOBILITÉ DURABLE

Compte rendu de la séance du 28 septembre

MANDATÉ : **M. François Picard, vice-président du comité exécutif**
DATE DE LA SÉANCE : **28 septembre 2010**
ENDROIT : **Centre de loisirs Montcalm**

NOMBRE DE PERSONNES PRÉSENTES : **plus de 200 pers**	NOMBRE DE PERSONNES QUI SE SONT EXPRIMÉES : **58**

LISTE DES SUJETS ABORDÉS PAR LES CITOYENS

1. Le projet : boulevard vert sur René-Lévesque

René-Lévesque - commentaires généraux

POUR

- La Ville doit identifier un axe symbolique, René-Lévesque, pour lancer un message fort sur la mobilité durable.
- Content que le projet se réalise, la circulation sera améliorée (surtout à l'heure de pointe en après-midi)
- Il faut se propulser dans l'avenir et se doter d'aménagements qui contribueront à l'augmentation du nombre de cyclistes, piétons et usagers du RTC.
- On doit améliorer le transport en commun sur cet axe.

CONTRE

- Conserver René-Lévesque dans son état actuel (statu quo avec un meilleur partage de la chaussée).
- Faire passer le tramway sur René-Lévesque entre l'Université et la colline Parlementaire.
- Les employés du restaurant ne peuvent pas utiliser les services du RTC en raison des horaires atypiques.
- Le PPU colline Parlementaire propose la densification des résidences, cela nécessitera plus de commerces. On doit favoriser la marche et le transport en commun (pourquoi ne pas mettre les bus sur Grande Allée). La personne s'oppose au sens unique sur René-Lévesque et propose de mettre l'abribus coin Cartier-René-Lévesque (côté sud) avant le feu et non après.
- L'option René-Lévesque rend l'accès difficile aux résidences et aux commerces, notamment en raison des nombreuses entrées charretières.
- Il ne faut pas oublier la réalité des personnes qui utilisent les services de transport adapté (STAQ).
- On doit tenir davantage compte des besoins des résidants du secteur, de renforcer le caractère résidentiel du quartier Montcalm (pas seulement augmenter le nombre d'événements, gérer le tourisme; le quartier appartient avant tout aux résidants). Il est possible de miser sur un meilleur

partage de la chaussée.
- Quels sont les vrais coûts et impacts de la création d'un boulevard vert sur René-Lévesque?

René-Lévesque – piste cyclable

POUR
- On doit se doter d'une vraie piste cyclable sur René-Lévesque et avoir une vision et des objectifs à long terme.
- On ne doit pas opposer le réseau cyclable récréatif (ex. Grande Allée) à l'utilitaire (René-Lévesque); les deux doivent se compléter.
- S'il y a plus d'aménagements, ce sera plus convivial et les gens prendront davantage leur vélo.
- Conséquences bénéfiques du vélo sur la santé; demande d'ajouter des supports à vélos devant les commerces de sorte à les fréquenter davantage.
- Bonifier l'offre en hiver. Si on aménage la piste sur Père-Marquette, les cyclistes continueront d'emprunter René-Lévesque, ce n'est pas sécuritaire.
- Un axe cycliste fort est excellent pour le commerce.
- On ne doit pas dépenser pour aménager Père-Marquette puisque les cyclistes continueront d'utiliser René-Lévesque, lien direct.
- Mentionne son appui pour améliorer la condition des cyclistes dans cet axe. Il faudrait rajouter un lien sur le chemin Sainte-Foy.

CONTRE
- Aimerait voir une simulation pour le temps de chaque trajet avant de se positionner. Actuellement, il utilise Père-Marquette, car il y a beaucoup d'intersections sur René-Lévesque. Il salue l'audace du projet du tramway.
- On a besoin d'une piste cyclable, mais pas à n'importe quel prix. Il faut consolider la vigueur économique du secteur en ayant un traitement équitable pour tous (ex.: aide financière pour la perte de stationnement). A-t-on évalué les coûts attribuables à la transformation de René-Lévesque en boulevard vert?

René-Lévesque – sécurité

POUR LE PROJET
- La sécurité des piétons est plus importante que la circulation automobile. Une vision à long terme demande de prévoir des aménagements qui convaincront les gens de se déplacer activement.
- Le boulevard René-Lévesque doit être sécuritaire pour les cyclistes, les piétons et les usagers du transport en commun. C'est un projet d'envergure pour l'ensemble des résidants de la ville.
- Le Plan rejoint les demandes des familles du quartier. Il est audacieux. Il faut miser sur la sécurité des piétons en premier lieu.
- Il souligne l'audace du plan et croit qu'une piste cyclable en rive sera plus sécuritaire et donnera un meilleur accès aux commerces. Il désire savoir où en est la Ville avec les négociations pour les servitudes à Saint-Charles-Garnier et Bellevue.
- Appui au boulevard vert, symbole fort. Les pistes cyclables en rive augmentent la sécurité des piétons.
- En tant que cycliste quatre saisons, il préfère un meilleur partage de la chaussée au lieu de séparer les utilisateurs.

CONTRE LE PROJET
- Il y a un manque de respect du Code de la sécurité routière. On propose la mise en place de bandes roulantes (voir rue Sheppard). Les économies liées à ce choix permettraient l'amélioration des aménagements pour les cyclistes.
- Aimerait aller travailler à vélo, mais actuellement c'est trop dangereux. On a besoin d'une vision pour l'avenir des déplacements actifs et collectifs.
- Exprime des préoccupations hivernales. Il utiliserait davantage René-Lévesque si c'était moins dangereux.

René-Lévesque – automobile

POUR LE PROJET

- Il faut augmenter le nombre de cyclistes et de piétons et diminuer la place donnée à la voiture.
- Il existe un réel besoin pour René-Lévesque et le retrait des cases de stationnement est nécessaire.
- Souhaite que l'on implante un tramway sur René-Lévesque et que cet axe soit symbolique, lié aux transports collectifs et actifs. Il faut diminuer la place de la voiture.
- La Ville doit aller de l'avant avec un boulevard vert sur René-Lévesque qui contribuera à l'atteinte des cibles du Plan de mobilité durable. Il y a toujours de la résistance quand on réduit le nombre de cases de stationnement, mais après, les commerçants sont généralement satisfaits (ex. rue Saint-Jean piétonne).
- Il faut faire attention à la circulation de transit qui pourrait être causée par un sens unique sur René-Lévesque.
- Il faut planifier plus de stationnements incitatifs et miser sur un bon plan de communication. Il suggère de pouvoir réserver des espaces de stationnement en temps réel sur un site (ex : Communauto) pour une plage horaire précise.
- Il ne faut pas augmenter le nombre d'espaces de stationnement, car on augmente aussi le nombre de véhicules dans le quartier. De plus, le nombre d'espaces verts ne doit pas diminuer pour favoriser les stationnements. Qu'en est-il de la période hivernale?
- On ne doit pas prendre en otage les utilisateurs du transport en commun: René-Lévesque doit d'abord servir à l'amélioration de ce mode de déplacements. Il ne voit pas d'inconvénient à réduire le nombre de cases de stationnement.
- On pourrait relier UL à Saint-Roch avec plusieurs voies à sens unique.

CONTRE LE PROJET

- Pas possible de se positionner si la Ville n'a pas fait les études pour répondre aux questions suivantes :
  1- Pourquoi a-t-on besoin d'augmenter les heures de service des voies réservées?
  2- Combien de cases de stationnement seront enlevées?
  3- Quel sera l'impact du sens unique sur la circulation de transit dans les rues avoisinantes?
- Elle n'est pas contre le vélo, mais il manque plusieurs renseignements sur la réalisation du boulevard vert sur René-Lévesque. Questions:
  1- Comment pourra-t-on assurer les livraisons si les espaces de stationnement sont retirés?
  2- Lors de travaux, où installera-t-on les conteneurs?
  3- Où pourrons-nous relocaliser les stationnements pour la clientèle?
- On ne sent pas d'accueil pour les propositions des commerçants; il y a déjà des problèmes de circulation et de stationnement et il faut les régler. Les stationnements publics sont pleins et le manque de stationnement diminue la clientèle.
- Si on enlève les cases de stationnement, on doit bonifier l'offre de stationnement ailleurs. La Ville devrait tenir ses consultations publiques plus en aval et non une fois que le document est rédigé.
- La Ville devra aider les commerçants et résidants qui subiront les impacts négatifs (perte de stationnement) de ce changement (dédommagement et publicité pour les commerces)
- Si on met René-Lévesque à sens unique, avons-nous bien calculé les impacts du transit?

2. Le projet : « bike boulevard » sur Père-Marquette

POUR LE PROJET

- On souligne l'audace du plan, il faut aller de l'avant et créer! Il ne circule pas en auto dans le quartier et croit que les commerçants doivent offrir plus que des espaces de stationnement à leurs clients, surtout ceux qui habitent dans le secteur.

Père-Marquette – sécurité

- Père-Marquette est plus sécuritaire. Il croit que l'on peut aussi retirer les cases de stationnement sur René-Lévesque de sorte à améliorer le transport en commun.
- Plus sécuritaire que l'option René-Lévesque pour les piétons et les cyclistes : l'effet protecteur des voitures stationnées ne serait plus là si on retire le stationnement en rive.
- L'option Père-Marquette est la plus sécuritaire pour les cyclistes et les piétons. Il ne faut pas créer davantage de circulation de transit (sens unique René-Lévesque).

Père-Marquette – automobile

- Plus de 85% de sa clientèle provient de l'extérieur et a besoin de stationnement. Si on opte pour la réduction de stationnement, ça doit se réaliser graduellement.
- On manque d'information sur les impacts causés par la possibilité d'un sens unique sur René-Lévesque
- Les commerçants ont un réel besoin de cases de stationnement. Si on en retire, l'impact sera senti dans le quartier Saint-Jean-Baptiste. Il propose de faire un marquage au sol pour optimiser le stationnement sur rue.
- Donne son appui aux voies réservées, mais pas au sens unique sur René-Lévesque. Il faut aussi ajouter des stationnements incitatifs pour la gestion des grands événements.
- René-Lévesque doit demeurer un axe prioritaire pour le transport en commun et on ne veut pas voir la circulation de transit augmenter dans le quartier Saint-Jean-Baptiste. Il ne voit pas de problème à réduire les cases de stationnement pour améliorer le transport en commun.

CONTRE LE PROJET

- Il faudrait privilégier un parcourt direct, rapide, en ligne droite
- L'option Père-Marquette contient trop d'obstacles près de Bellevue.
- Une personne remet en doute les comptages effectués par Promo-Vélo et ne souhaite pas l'option René-Lévesque. Elle préfère l'option de piste cyclable sur Père-Marquette.

3. Projet de piste cyclable sur la Grande-Allée (et Père-Marquette)

POUR LE PROJET

- Si on enlève les cases de stationnement sur René-Lévesque, il n'y aura plus de "zone tampon" pour protéger les piétons. Aussi, les autobus du RTC vont déjà assez vite, il ne faut pas amplifier ce problème. On peut miser davantage sur le covoiturage et les incitatifs dans ce sens.
- Établir de meilleures relations entre les commerçants et la Ville. Les propositions sur la table n'aident pas les commerçants et ne tiennent pas compte de leur réalité.
- Réaménager René-Lévesque serait trop long, coûteux et pas très rassembleur. Père-Marquette et Grande Allée seraient complémentaires et le secteur mieux desservi.
- Père-Marquette et Grande Allée: option complémentaire qui répond à plusieurs besoins. Le RTC n'a pas besoin d'augmenter les heures de service des voies réservées, il devrait plutôt ralentir la vitesse de ses véhicules.
- Il faut diminuer l'affluence automobile (auto-solo) et miser sur un bon partage de la chaussée entre les différents utilisateurs.

CONTRE LE PROJET

- Apprécie le détail des options qui sont présentées en consultation. L'option Grande Allée ne lui semble pas viable. Il faudra peut-être miser sur plus d'un scénario.
- Prendre davantage en considération les aînés dans cette réflexion. Elle s'oppose à une piste cyclable sur la Grande Allée ainsi qu'à tout ce qui peut entraîner des obstacles aux piétons. Elle suggère une meilleure cohabitation des utilisateurs et le respect du Code de la sécurité routière. Les vélos devraient être immatriculés comme les voitures et on pourrait mettre un péage pour accéder au centre-ville (autos).

Représentantes et représentants de la Ville :

- M. François Picard, conseiller municipal du district électoral de Lebourgneuf, vice-président du comité exécutif responsable de l'aménagement du territoire
- M. Liguori Hinse, directeur du groupe de travail sur la mobilité durable
- M. Yvon Boudreau, secrétaire du groupe de travail sur la mobilité durable
- Mme Valérie Drolet, conseillère en consultations publiques

Valérie Drolet, Nicola D'Elia et Cristina Bucica
Service des communications
15 octobre 2010

4.2. Liste des mémoires déposées

CONSEILS DE QUARTIER

De la Cité-Universitaire
Des Châtels
Des Jésuites
Du Cap-Rouge
Duberger-Les Saules
Montcalm
Notre-Dame-des-Laurentides
Saint-Jean-Baptiste
Saint-Roch
Saint-Sacrement
Val-Bélair
Vieux-Québec, Cap Blanc, Colline parlementaire

MÉMOIRES ORGANISMES

Accès transports viables
APCHQ
Approche territoriale intégrée
Cadeul
Centre de recherche en aménagement et développement – Université Laval
Centre Jacques-Cartier
Chambre de commerce de Québec
Collectif Caméléon
Collège François-Xavier-Garneau
Comité de citoyens de Saint-Yves
Comité des arbres de Sainte-Foy-Sillery
Comité des citoyens et citoyennes du quartier Saint-Sauveur
Comité populaire Saint-Jean-Baptiste
Comité provincial de concertation et de développement de l'industrie du taxi inc.
Communauto
Conseil régional de l'environnement (CRE) – Région de la Capitale-Nationale
Coop Roue-libre
Direction régionale de santé publique
Espace-Cartier
GLCRM – Marc Letellier
Mobili. T
Office des personnes handicapées du Québec

Organisme des bassins versants de la Capitale
Promo-Vélo
Québec solidaire
Regroupement des organismes de personnes handicapées
Regroupement des personnes handicapées visuelles
Roche Ingénieurs-Conseils
Table de quartier l'Engrenage de Saint-Roch
Tripod cycle
Vélo Québec
Verdir et divertir
Vivre en Ville

MÉMOIRES INDIVIDUS

Anne Guérette
Beaudoin Plante
Bernard Marquis
Claude Vézina
Émile Lavoie
Étienne Quirion
Ferdinand Lemieux
François Dufaux
Geoffroy Ménard – Caroline Bélanger
Ghislain Miller – Denis Bérubé – Marc Gosselin
Gilles Cloutier
Gilles Roberge
Jean Pierre Derriennic
Jean-Marie Desgagné
Jean-Pierre Bolduc
Jean-Thomas Lortie-Keating
Johane La Rochelle
Louis Bourque
Manon Therrien
Marc Rochefort
Marc-Olivier Blouin – Mathieu Boissinot – Louis Mazerolle
Marie-Hélène Coll
Marion Vincens
Martial Labarthe
Martin Dion
Maryse Vaillancourt
Michel Bellemarre
Michèle Dumas

Myriam Van Neste – Guillaume Théroux Rancourt
Nicole Laveau
Pascal Grenier
Paul Mackey
Philippe Bélanger
Philippe Tran
Pierre Gagné
Pierre Larochelle
Pierre Lefebvre
Pierre Leroux
Sergio-Nicolas Castano – Jérôme Lafrenière
Véronique Cadoret – François Fortin – Jean Guérette

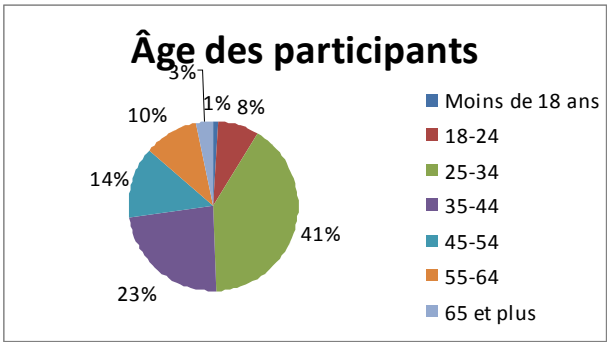
4.3 Consultation en ligne - données sociodémographiques des répondants

Une analyse sommaire des données sociodémographiques permet d'identifier les principales caractéristiques des répondants au questionnaire en fonction de leur âge, leur sexe, leur occupation et leur lieu de résidence :

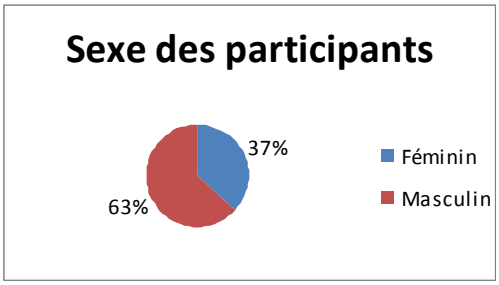
- Les répondants représentent majoritairement une population jeune et active (deux tiers des répondants ont entre 25 et 44 ans et trois quarts sont des travailleurs).
- Presque deux fois plus d'hommes que de femmes ont répondu au questionnaire.
- La majorité des répondants résident dans les arrondissements de La Cité-Limoilou (37%) et Sainte-Foy-Sillery-Cap-Rouge (17%). Les autres répondants proviennent en égale mesure (environ 10%) des quatre autres arrondissements ou des environs de la ville (majoritairement de la rive sud).

Les tableaux suivants présentent de façon plus détaillées ces résultats :

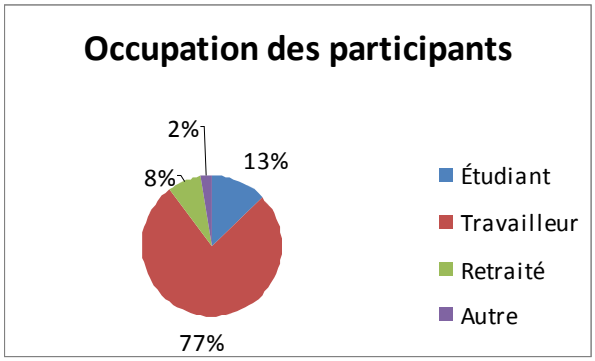
Âge des participants		
Moins de 18 ans	18	1%
18-24	150	8%
25-34	795	41%
35-44	455	23%
45-54	272	14%
55-64	199	10%
65 et plus	64	3%
Total	1953	100%



Sexe		
Féminin	721	37%
Masculin	1232	63%
Total	1953	100%



Occupation		
Étudiant	251	13%
Travailleur	1499	77%
Retraité	154	8%
Autre	49	2%
Total	1953	100%



Lieu de résidence des participants		
La Cité-Limoilou	734	37%
Les Rivières	193	10%
SFSCR	334	17%
Charlesbourg	178	9%
Beauport	150	8%
HSC	174	9%
Extérieur VQ	190	10%
Total	1953	100%

