



Mémoire présenté par le

Conseil de Quartier des Jésuites

dans le cadre des consultations publiques portant sur le

Plan de mobilité durable de la Ville de Québec

Québec, le 29 septembre 2010

AVANT-PROPOS

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

Ont plus étroitement participé :

M. Bernard Brassard

M. Jean Côté

M. Roger Desjardins

Mme Marie-Claude Lauzier

M. Charlie Mbala

Commentaire introductif

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

Orientations et objectifs du Plan

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

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

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

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

La fluidité routière

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

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

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

Les véhicules privés

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

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

Le corridor des Cheminots

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

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

Le tramway

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

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

Les cibles

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

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

Conclusion

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

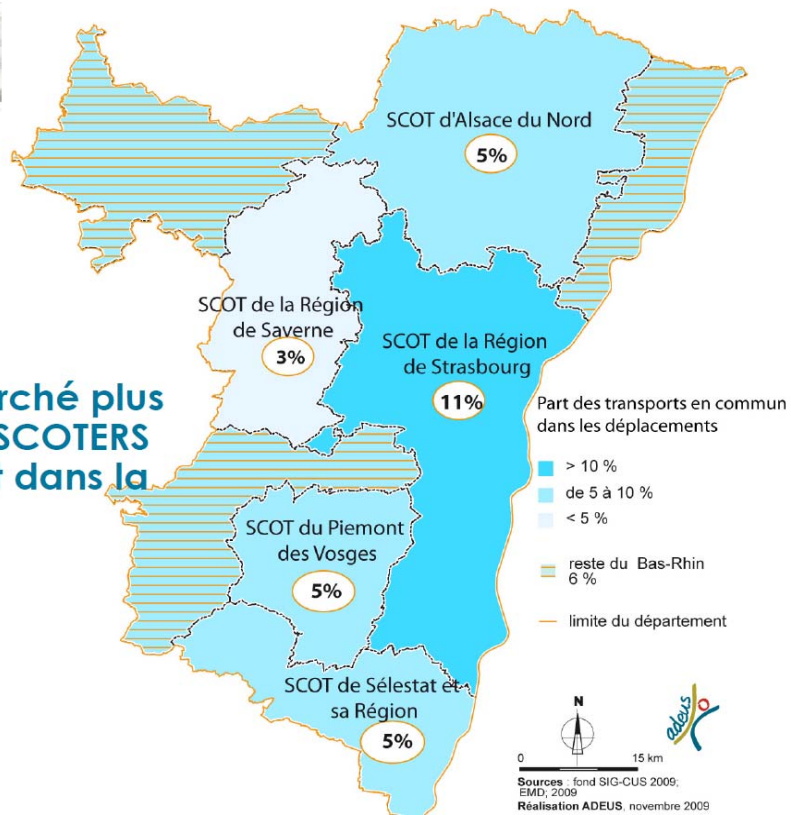
ANNEXE – PARTS MODALES TRANSPORT EN COMMUN DE STRASBOURG ET DE QUÉBEC

STRASBOURG



Part modale Transports en commun

Une part de marché plus élevée dans le SCOTERS (principalement dans la CUS)



QUÉBEC

SGP-4 : Territoire du Réseau de transport de la Capitale (RTC)				
	PAR MODE - 24 HEURES (Tous motifs sauf retour)			
	Produits		Attirés	
Motorisés	743 467	85,6%	787 327	86,3%
• Automobile	643 787	74,1%	681 831	74,7%
- Conducteur		80,2%		80,3%
- Passager		19,8%		19,7%
• Transport en commun	68 512	7,9%	72 573	8,0%
- RTC		99,6%		94,9%
- ST de Lévis		0,6%		5,5%
- Bimodal		4,1%		5,1%
• Autres motorisés	34 895	4,0%	37 912	4,2%
Non motorisés	120 589	13,9%	120 818	13,2%
Autres	4 834	0,6%	4 683	0,5%
TOTAL	868 667		912 554	

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