
Mémoire du REGROUPEMENT DE CONSEILS DE QUARTIER DE LA VILLE DE QUÉBEC

déposé dans le cadre de la consultation sur la
MOBILITÉ DURABLE ET RÉSEAU STRUCTURANT EN TRANSPORT EN COMMUN

Août 2017

1. Présentation de l'auteur

Ce mémoire est présenté par le Regroupement des conseils de quartier de la Ville de Québec signataires.

Les conseils de quartiers sont des organismes créés en vertu de la Charte de la Ville de Québec (LRQ ch.C-11.5). Ils représentent les citoyennes et les citoyens des différents quartiers de la ville de Québec et leurs administrateurs sont majoritairement élus par les citoyens des quartiers. Les conseils de quartier sont des interlocuteurs privilégiés de la Ville qui ont, entre autres, pour mission de permettre aux citoyens d'exprimer leurs opinions et leurs besoins à l'égard de questions qui concernent leur quartier principalement en ce qui a trait à l'aménagement du territoire, l'aménagement des propriétés municipales, la vie communautaire et la sécurité publique (Politique de consultation publique RRVQ ch. P-4).

Cependant, en vertu de l'article 5.1.2 de la Politique de consultation publique de la Ville de Québec, les conseils de quartier ont le mandat de transmettre, de leur propre initiative, au conseil de la ville leur avis sur toute autre matière concernant le quartier.

Le présent mémoire est donc en lien direct avec le mandat dévolu aux conseils de quartier soit la représentation des intérêts des citoyens en ce qui concerne les enjeux de la mobilité sur tout le territoire de la Ville de Québec.

2. Considérations préliminaires

Les conseils de quartiers signataires du présent mémoire considèrent que la mobilité durable est un enjeu prioritaire pour la ville et sa région. Cette position se justifie par les quatre grandes considérations suivantes :

A. Problème de congestion routière

Les problèmes liés à la congestion routière ont connu une croissance importante dans les dernières décennies. En 10 ans, on observe une croissance de 21,7 % du parc automobile accompagnée de 100 000 déplacements de plus à l'heure de pointe du matin et, sur 20 ans, une hausse de 27,8 % de la durée de l'heure de pointe.¹

Face à cette situation, la construction de nouvelles routes afin d'enrayer le problème de la congestion dans les grandes villes canadiennes n'est pas une solution pratique. Selon une étude du Groupe de travail sur les transports urbains du Conseil des ministres responsables des transports et de la sécurité routière publiée en 2012, en tenant compte des coûts, il ne s'agit pas d'une solution efficace, car le nouvel espace routier est saturé dès qu'il est construit et la

¹ <http://www.journaldequebec.com/2016/10/28/la-congestion-routiere-dans-la-region-de-quebec-en-chiffres>

congestion n'est aucunement réduite. Toujours selon cette étude, dans les grands centres urbains, où l'on observe la majeure partie des problèmes de congestion, ce sont les nouveaux services de transport en commun offrant des solutions de transport rapides et fiables pour le transport des gens qui constituent le principal élément de la solution à la congestion.²

B. Objectif d'un réseau de transport

Les investissements dans le transport doivent viser principalement le déplacement des personnes plutôt que le développement urbain, selon une large étude effectuée sur des villes américaines ayant mis en place un réseau de transport structurant. Ainsi, le trajet d'un tel réseau doit être installé en priorité sur l'axe où il y a le plus de déplacements afin d'assurer sa rentabilité en termes d'achalandage et son efficacité en matière de décongestion.³

C. Enjeux de santé

C.1 Pollution atmosphérique

La pollution atmosphérique est un enjeu majeur de santé. Qualifiée de « tueuse invisible » par l'Organisation mondiale de la santé (OMS), elle serait responsable de 30% des maladies cardiaques⁴ ainsi que de maladies pulmonaires comme l'asthme et le cancer du poumon ou encore l'hypertension artérielle. Des études récentes associent également la pollution de l'air à la démence (Alzheimer) et à des problèmes de développement cognitif chez les enfants.⁵

Or, selon l'OMS, Québec est en 3^e position des villes les plus polluées du Québec. D'après une étude de l'Institut national de santé publique du Québec, plus de 300 décès prématurés par année sont associés à la pollution atmosphérique à Québec⁶, soit cinq fois plus que les accidents de la route.⁷ Pour sa part, le transport automobile est la principale source de polluants atmosphériques nocifs pour la santé et est responsable de 62% de la pollution de l'air.⁸

En investissant dans le transport en commun électrifié et les transports actifs, il est possible de réduire la pollution de l'air. Par exemple, à Vancouver, depuis 2008, avec le développement du

² Le coût élevé de la congestion dans les villes canadiennes, Groupe de travail sur les transports urbains, Conseil des ministres responsables des transports et de la sécurité routière, avril 2012.

³ Brown et al., The Purpose, Function, and Performance of Streetcar/Transit in the Modern U.S. City: A Multiple-Case-Study Investigation, Mineta Transportation Institute, REPORT 12-39, 2015, 398 pages.

⁴ Dr François Reeves, cardiologue, Radio-Canada Première FM106,3, 31 mai 2017

⁵ Recherche littéraire pour le projet Ça marche Doc! Références disponibles sur demande.

⁶ Bouchard, Maryse et Audrey Smargiassi. 2008. Estimation des impacts sanitaires de la pollution atmosphérique au Québec : Essai d'utilisation du Air Quality Benefits Assessment Tool (AQBAT) INSPQ, 59 pages.

⁷ Dossier statistiques: Bilan 2011, SAAQ, 2012, 215 pages.

⁸ MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE, DE L'ENVIRONNEMENT ET DE LA LUTTE CONTRE LES CHANGEMENTS CLIMATIQUES. 2011. Inventaire des émissions des principaux contaminants atmosphériques au Québec en 2008 et évolution depuis 1990 Québec, ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques, Direction des politiques de la qualité de l'atmosphère, 30 p.

Skytrain, du métro et des *trolleybus*, les jours de smog ont été réduits de 29 jours/an à 3 jours/an⁹ alors que la ville de Québec a une moyenne d'environ 30 jours de smog par année.¹⁰

C.2 Surpoids

En 2011, 46,4 % de la population québécoise souffrait d'un surplus de poids.¹¹ Il est également démontré que les gens qui utilisent le transport en commun ont des taux moins élevés de surpoids ou d'obésité¹² : chaque kilomètre marché diminue de 4,8 % la probabilité d'obésité alors que chaque heure passée dans une automobile par jour augmente la probabilité d'obésité de 6 %.¹³ À titre de comparaison, les gens qui utilisent l'automobile comme leur principale forme de transport pèsent en moyenne 4 kg de plus que les cyclistes.¹⁴

D. Enjeux économiques

Une étude canadienne récente révèle que les impacts en santé de la pollution atmosphérique coûtent annuellement 4000 \$ par famille pour un total d'environ 1,0 milliard \$ par année pour l'agglomération de Québec (271 000 ménages).¹⁵ Une autre étude récente conclut que l'obésité coûte 2,9 milliards \$/an au Québec seulement.¹⁶

À Québec, entre 55 000 et 68 000 personnes travaillent pour des entreprises situées dans les parcs industriels.¹⁷ Pour la majorité d'entre elles, la quête de main-d'œuvre est un défi : pour attirer les candidats, elles ne peuvent faire valoir les avantages d'un service de transport collectif disponible en tout temps.¹⁸

Le transport en commun représente une solution durable à de tels enjeux. À titre d'exemple, une étude de la Chambre de commerce du Montréal métropolitain révèle que 10 millions \$ dépensés en transport en commun contribuent à soutenir 183,6 emplois-années-personnes et 17,7 millions \$ en valeur ajoutée. En comparaison, la même somme dépensée en transport automobile génère 66,1 emplois-années-personnes et 6,8 millions \$ en valeur ajoutée.¹⁹ Ceci s'explique par le fait que le Québec est un producteur de transport en commun et un importateur d'automobiles et de pétrole.

⁹ Vancouver greenest city – Action plan implementation update 2015-2016

¹⁰ http://www.iqa.mddep.gouv.qc.ca/contenu/grille_stat_jour.asp?annee=2011

¹¹ http://www.inspq.qc.ca/pdf/publications/1618_SurvStatutPonderalAdultesQc_PortraitEvol1987A2010.pdf

¹² Sener IN, Lee RJ, Elgart Z, Potential Health Implications and Health Cost Reductions of Transit-Induced Physical Activity. *J Transp Health*. 2016 Jun;3(2):133-140.

¹³ Norman King, Patrick Morency, Lucie Lapierre, Les impacts du transport sur la santé publique, Direction de santé publique de Montréal, 2005.

¹⁴ http://www3.imperial.ac.uk/newsandeventspggrp/imperialcollege/newssummary/news_10-8-2016-16-56-48

¹⁵ Smith et al., COSTS OF POLLUTION IN CANADA, International Institute for Sustainable Development (IISD), 2017, 145 pages.

¹⁶ Blouin et al., The economic consequences of obesity and overweight among adults in Quebec, *Can J Public Health* 2016;107(6):e507–e513, doi: 10.17269/CJPH.107.5585

¹⁷ <http://www.lapresse.ca/le-soleil/affaires/actualite-economique/201506/04/01-4875440-zones-et-parcs-industriels-affichent-complet-a-quebec.php>

¹⁸ <http://www.lapresse.ca/le-soleil/actualites/transports/201705/25/01-5101446-autobus-dans-les-parc-industriels-un-casse-tete-pour-les-entreprises.php>

¹⁹ http://www.cmm.ca/documents/etudes/2010_2011/10_11_26_ccmm_etude-transport_fr.pdf

3. Vision globale

Compte tenu des considérations qui précèdent, le Regroupement de conseils de quartier de la Ville de Québec croit qu'il est urgent d'agir pour développer un réseau de transports collectifs et actifs qui desserve toute la population et qui soit adapté aux caractéristiques et besoins de chaque quartier.

Une infrastructure attrayante à haut débit ayant priorité sur l'espace routier devrait être implantée sur l'axe ayant le plus de déplacements quotidiens. Des technologies adaptées à des plus petites capacités devraient être déployées pour répondre aux besoins des banlieues. De nouveaux axes nord-sud et est-ouest devraient être développés pour optimiser la mobilité inter-quartier qui comporte actuellement de nombreuses lacunes.

Ce réseau de transports collectifs et actifs doit être envisagé comme un service public, et à ce titre, doit être développé sur l'ensemble du territoire avec une vision de développement durable. La rentabilité du réseau de transports collectifs et actifs doit être évaluée en tenant compte de l'ensemble des coûts évités pour le contribuable, et ce, pour tous les paliers de gouvernement (municipal, provincial et fédéral).

Afin de réduire notre dépendance à l'automobile, le déploiement du réseau de transports collectifs et actifs devrait être envisagé selon des phases successives d'investissements en priorisant les investissements qui sont le plus susceptibles d'assurer un important transfert modal afin de réduire la congestion routière, la pollution atmosphérique, les gaz à effet de serre, les impacts en santé et les coûts sociétaux.

4. Principes généraux

Dans le respect des considérations énoncées et de la vision exposée précédemment, le Regroupement de conseils de quartier de la Ville de Québec est d'avis que les principes généraux suivants devraient être pris en compte dans l'élaboration du futur réseau de transports collectifs et actifs :

- La mobilité durable doit en premier lieu viser une réduction du besoin de se déplacer et une réduction des distances à parcourir. En ce sens, une réflexion sur l'aménagement intégré du territoire est à prioriser;
- Les principes de rapidité, confort, silence, fiabilité et fréquence doivent être considérés afin d'augmenter l'attractivité du transport en commun;

- Outre les investissements dans les infrastructures pour les transports collectifs et actifs, d'autres techniques liées à la gestion du trafic, comme le chrono-aménagement, devraient être évaluées et instaurées lorsque jugées possibles;
- Le réseau mis en place doit permettre autant que possible l'accessibilité universelle;
- La fluidité pour l'ensemble des moyens de transport (automobile, transport en commun, vélo et marche) doit être visée, et ce, de façon équitable;
- L'intermodalité doit être favorisée dans l'élaboration du réseau;
- L'aménagement de rues partagées et conviviales doit être poursuivi, voire accentué;
- Une tarification incitative doit être mise en place afin de favoriser le transfert modal vers le transport en commun;
- La nordicité doit être prise en compte dans les aménagements. En ce sens, l'utilisation des transports collectifs et actifs doit être praticable et pratique durant les quatre saisons;
- Du mobilier urbain devrait être ajouté afin d'inciter au transfert modal vers les transports collectifs et actifs, rendant ainsi les lieux ciblés plus conviviaux et attrayants;
- Le désenclavement et l'interconnectivité des quartiers doivent être visés;
- Le réseau cyclable utilitaire doit être complété afin d'en faire une véritable alternative le plus rapidement possible;
- La sécurité de tous les usagers de la route devrait être une priorité et, à ce titre, l'adoption d'une vision en ce sens dans l'aménagement urbain et la planification des transports devrait être préconisée;
- Les touristes doivent être encouragés à utiliser les transports collectifs et actifs;
- Les données municipales quant au transport (déplacements, origine-destination, etc.) devraient être affichées sur le portail de données ouvertes de la Ville de Québec afin de favoriser leur utilisation par tout acteur intéressé par la question de la mobilité;
- Les solutions envisagées doivent favoriser l'innovation technologique et viser une réduction optimale des gaz à effet de serre, de la pollution atmosphérique et de la pollution sonore;

- L'aménagement urbain doit favoriser l'établissement de services à proximité des grandes lignes de transport et des espaces de stationnement incitatifs;
- Des objectifs tels que le transfert de part modale, la réduction de la pollution atmosphérique, le nombre de km de pistes cyclables utilitaires par 100 000 habitants, etc. devraient être fixés dans un échéancier temporel;
- Des études d'impacts sanitaires et de leurs coûts devraient être menées pour comparer les différentes solutions envisagées afin de choisir celle ayant le plus de bénéfices pour le citoyen contribuable.

5. Conclusion

En raison de l'urgence d'agir afin de décongestionner la ville, protéger la santé de la population et diminuer les coûts pour le contribuable, du présent et de l'avenir, engendrés par la dépendance à l'automobile, le Regroupement de conseils de quartier souhaite que la Ville prenne l'engagement ferme de développer à court terme un réseau efficace, attrayant et ambitieux de transports collectifs et actifs, intégré sur l'ensemble de son territoire et adapté aux caractéristiques et besoins de chaque quartier.

Signataires :

LOUISE CÔTÉ, PRÉSIDENTE
CONSEIL DE QUARTIER DES CHUTES –MONTMORENCY

HUGUETTE LÉPINE, PRÉSIDENTE
CONSEIL DE QUARTIER DE SAINT-LOUIS

LOUIS DUMOULIN, PRÉSIDENT
CONSEIL DE QUARTIER DE SAINT-JEAN-BAPTISTE

JOHANNE ELSENER, PRÉSIDENTE
CONSEIL DE QUARTIER DE POINTE-SAINT-FOY

MICHEL LAMBERT, PRÉSIDENT
CONSEIL DE QUARTIER DE NOTRE-DAME-DES-LAURENTIDES

ANTOINE BOIVIN-PAQUET, PRÉSIDENT
CONSEIL DE QUARTIER DE SAINT-SACREMENT

LOUISE GOSSELIN, PRÉSIDENTE
CONSEIL DE QUARTIER DES CHÂTELS

ANNE BARIL, PRÉSIDENTE
CONSEIL DE QUARTIER DE LORETTEVILLE

PIERRETTE VACHON-L'HEUREUX, PRÉSIDENTE
CONSEIL DE QUARTIER DE SILLERY

FRANCINE DION, PRÉSIDENTE
CONSEIL DE QUARTIER DE VAL-BÉLAIR

RÉJEAN MARTEL, PRÉSIDENT
CONSEIL DE QUARTIER DE L'AÉROPORT

RAYMOND POIRIER, PRÉSIDENT
CONSEIL DE QUARTIER DU VIEUX-LIMOILOU

NICOLE MARCOTTE, PRÉSIDENTE
CONSEIL DE QUARTIER LA CITÉ UNIVERSITAIRE

JEAN-FÉLIX ROBITAILLE, PRÉSIDENT
CONSEIL DE QUARTIER DE MONTCALM

SYLVAIN SIMONEAU, PRÉSIDENT
CONSEIL DE QUARTIER DE SAINT-SAUVEUR

MICHEL VOISARD, PRÉSIDENT
CONSEIL DE QUARTIER DES JÉSUITES

ALAIN SAMSON, PRÉSIDENT
CONSEIL DE QUARTIER DU VIEUX-QUÉBEC CAP-BLANC COLLINE PARLEMENTAIRE

LISE BILODEAU, PRÉSIDENTE
CONSEIL DE QUARTIER DE NEUFCHÂTEL EST-LEBOURGNEUF

ROCH MALTAIS, PRÉSIDENT
CONSEIL DE QUARTIER DE CAP-ROUGE*

*** Note du Conseil de quartier du Cap-Rouge**

Le conseil de quartier du Cap-Rouge adhère aux principes énoncés dans le mémoire du Regroupement. Par ailleurs, cette adhésion ne doit pas être perçue comme modifiant ou diminuant certains aspects spécifiques énoncés dans son propre mémoire sur la mobilité durable, de même que dans le mémoire du conseil de quartier concernant le schéma d'aménagement entre autres sur la nécessité de créer certaines rues/routes pour mieux desservir la population d'un quartier. Par exemple à Cap-Rouge, eu égard aux développements résidentiels annoncés et au méga-centre commercial en élaboration (IKÉA), le conseil de quartier va privilégier la création d'une bretelle de sortie de Chaudière vers Duplessis, le projet d'un lien routier entre Chaudière et Versant Nord à la hauteur de Mendel et Pie- XII (côte Mendel) et ce, dans un contexte de protection des services de proximité en limitant la compétition générée par de futurs commerces aux abords des autoroutes.

Table des matières

1. Présentation de l'auteur	2
2. Considérations préliminaires	2
A. Problème de congestion routière.....	2
B. Objectif d'un réseau de transport	3
C. Enjeux de santé.....	3
C.1 Pollution atmosphérique	3
C.2 Surpoids	4
D. Enjeux économiques.....	4
3. Vision globale	5
4. Principes généraux.....	5
5. Conclusion.....	7

