



CONSEIL
DE QUARTIER

Vieux-Québec – Cap-Blanc – colline Parlementaire

MÉMOIRE

PORTANT SUR LE

PLAN DE MOBILITÉ DURABLE DE LA VILLE DE QUÉBEC

Octobre 2010

Le Plan de mobilité durable de la ville de Québec

Quelques observations du

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

Remarque préliminaire

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

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

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

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

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

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

Le développement durable

La Loi sur le développement durable², adoptée par le gouvernement du Québec en 2006, prévoit à son article 6, seize grands principes de développement durable auxquels les municipalités et autres organismes régionaux seront invités (ou contraints) en temps et lieu et pour des raisons de cohérence de mise en œuvre de la politique québécoise, non seulement à adhérer, mais à rendre compte de leur application au ministre de tutelle aux cinq ans. La ville de Québec malgré sa volonté manifeste d'emprunter si non la voie du développement durable, du moins son vocabulaire, comme fer de lance de son développement, n'a pas estimé opportun de se référer, d'adhérer préalablement à ces principes, ni même de les intégrer dans le cadre de la préparation de son *Plan de mobilité durable*.

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

Art.6. Afin de mieux intégrer la recherche d'un développement durable dans ses sphères d'intervention, l'Administration prend en compte dans le cadre de ses différentes actions l'ensemble des principes suivants:

a) «santé et qualité de vie»: les personnes, la protection de leur santé et l'amélioration de leur qualité de vie sont au centre des préoccupations relatives au développement durable. Les personnes ont droit à une vie saine et productive, en harmonie avec la nature;

b) «équité et solidarité sociales»: les actions de développement doivent être entreprises dans un souci d'équité intra et intergénérationnelle ainsi que d'éthique et de solidarité sociales;

c) «protection de l'environnement»: pour parvenir à un développement durable, la protection de l'environnement doit faire partie intégrante du processus de développement;

d) «efficacité économique»: l'économie du Québec et de ses régions doit être performante, porteuse d'innovation et d'une prospérité économique favorable au progrès social et respectueuse de l'environnement;

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

² (L.R.Q., c. D-81.1)

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

(Nos soulignés)

Recommandation

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

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

Les statistiques

On suppose que les statistiques démographiques sur lesquelles s'appuie le *Plan de mobilité durable* évoquant un accoïsement d'ici 2031 de la population de la CMQ entre 62 000 et 89 000 ménages (et non des personnes) sont complètes et exhaustives. Or, on ne voit nulle part la notion de «solde migratoire³ interrégional» lequel, plus modestement, fait état annuellement d'un accroissement variant entre 800 et 1000 personnes (et non ménages) sur le territoire, ce qui, sur un horizon de vingt ans, ne donnerait un accroissement que d'environ 20 000 personnes, auquel on doit additionner l'apport des immigrants (entre 1700 et 2000 annuellement), mais diminué de son taux de rétention réel de 8% de ce segment de la population de la capitale.

La 1^{ère} statistique avancée dans le *Plan de mobilité durable* établit la population de Québec à 525 375 habitants en 2006, sans inclure celle de Lévis. Or, le décret de population⁴ du ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire (MAMROT) adopté 4 ans plus tard, soit le 20 janvier 2010, par le gouvernement du Québec, établit la population de Québec à 507 787 habitants, soit un écart moindre de près de 18 000 personnes. Par contre, si on additionnait conformément au décret, le chiffre de la population de Lévis (136 997 habitants) à celui de la ville de Québec, c'est d'un bassin de

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

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

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

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

Recommandation

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

Les orientations

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

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

(Nos soulignés)

Recommandation

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

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

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

Urbaniser autrement

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

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

On laisse entendre que le ministère des Transports serait disposé à transformer certaines autoroutes⁵ en boulevards urbains, ce qui serait d'autant plus intéressant pour la ville de Québec qu'elle pourrait dorénavant réglementer les comportements des automobilistes, ce qu'elle pouvait difficilement faire auparavant. Mais dans ce court inventaire des autoroutes transformables en boulevards urbains, on note l'absence du boulevard Champlain, boulevard de transit privilégié par nombre de transporteurs de marchandises, le long duquel à grands frais, on a développé la Promenade Samuel-de-Champlain que les résidents se sont massivement appropriés pour faire justement ce que ce Plan de mobilité durable vise : la marche et l'exercice et le recours à la bicyclette!

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

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

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

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

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

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

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

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

Recommandation

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

L'intermodalité et la tarification intégrée... mais non incitative

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

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

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

Le rapport annuel 2008 du Réseau de Transport de la Capitale⁷ (RTC) chiffrait à 7 millions de passagers entre 2005 et 2008 au titre de l'augmentation de l'achalandage du RTC pour un total de 45.6 millions de passagers, soit 66 236 clients/jour (comprenant l'achalandage des Fêtes du 400^e) constitué à plus de 45% par les étudiants et à plus de 42% par des travailleurs. Ne nous y trompons pas. Ce n'est pas de passagers dont il est question ici, mais de passages. Le recours à cette statistique induit le lecteur en erreur.

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

Pour ajouter à ces statistiques trompeuses, le quotidien Le Soleil écrivait à propos du dépôt du rapport d'activités 2009 du RTC le 29 septembre dernier⁸ que : «Le nombre de passagers transportés par le Réseau de transport de la Capitale (RTC) a diminué de 2,4 % l'an dernier par rapport à 2008. L'achalandage du RTC est passé de 45,6 millions de passagers à 44,5 millions en 2009 en dépit d'une augmentation des services.» soit 64 600 clients par jour.

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

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

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

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

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

À nouveau comme indiqué en début de texte, les statistiques ne sont pas neutres⁹ et il faut savoir les utiliser judicieusement.

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

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

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

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

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

Recommandation

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

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

Conclusions

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

Québec, le 7 octobre 2010

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