



CONSEIL
DE QUARTIER

DE SAINT-LOUIS

MÉMOIRE

déposé dans le cadre de la consultation
sur la mobilité durable et un réseau structurant
en transport en commun

AOÛT 2017

TABLE DES MATIÈRES

Introduction	3
1. Considérations générales	4
1.1 Aménagement du territoire et mobilité durable	4
1.2. Création de milieux de vie complets et «de courtes distances»	4
1.3 Aménagement du territoire et transport collectif	6
1.4 Aménagement du territoire et transport actif	6
2. Considérations particulières	7
2.1 Les transports actifs	7
2.2 Les piétons	7
2.3 Les cyclistes	8
2.4 La sécurité routière	9
2.5 Pollution : bruit et polluants atmosphériques	10
2.6 Le transport collectif	11
2.7 Congestion routière	13
Conclusion	14

INTRODUCTION

Le Conseil de quartier de Saint-Louis (CQSL) est l'un des 27 conseils de quartier de la Ville de Québec et représente les citoyennes et les citoyens du secteur Saint-Louis-de-France, Sainte-Ursule et du secteur nord du boulevard Laurier délimité globalement par l'avenue Wolfe et le chemin des Quatre-Bourgeois et du boulevard Pie-XII.

Le CQSL estime qu'un **Plan de mobilité durable est d'une importance cruciale** pour la ville de Québec et plus particulièrement **pour le quartier Saint-Louis**. En effet, le quartier vit et vivra au cours des 20 prochaines années des transformations majeures dont une **densification importante** qui génèrera un **accroissement considérable des déplacements** de personnes dont les impacts seront **d'autant plus significatifs en raison de la situation géographique du quartier** à la convergence des voies d'accès aux ponts de Québec et Pierre-Laporte.

Les **recommandations du présent mémoire s'appuient sur la définition de la mobilité durable** telle qu'on la retrouve dans le « Guide du participant » intitulé « Consultation sur la mobilité durable et un réseau structurant de transport en commun pour l'agglomération¹ ». **Sommairement, dans un contexte urbain, la mobilité durable se définit comme la capacité, pour les personnes de toutes conditions, de se déplacer :**

- **de façon sécuritaire, efficace et confortable;**
- **par un grand choix de moyens intégrés dans des réseaux fluides qui accordent la priorité aux modes de déplacement les plus respectueux de l'environnement.**

¹ Guide du participant Consultation sur la mobilité durable et un réseau structurant de transport en commun pour l'agglomération, page 2

² Guide du participant Consultation sur la mobilité durable et un réseau structurant de transport en

Le Conseil de quartier de Saint-Louis fait siennes également les six grandes orientations du Plan de Mobilité durable, soit :

1. **Assurer le développement et le redéveloppement à l'intérieur du périmètre urbanisé;**
2. **Privilégier une plus grande mixité (résidences, commerces, industries légères) dans les pôles urbains 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 le mieux adapté;**
6. **Mettre à contribution les institutions et les entreprises qui génèrent d'importants déplacements dans la mise en œuvre de stratégies de mobilité durable.**²

1. CONSIDÉRATIONS GÉNÉRALES

1.1 Aménagement du territoire et mobilité durable :

«L'aménagement change les modes de transport.»³

Pour le CQSL comme pour bon nombre de spécialistes d'ici et d'ailleurs, l'aménagement

² Guide du participant Consultation sur la mobilité durable et un réseau structurant de transport en commun pour l'agglomération, page 2

³ Alexandre Turgeon, Conférence Demain la ville, Musée de la Civilisation, 13.05.2017

de la ville et la mobilité durable sont intimement reliés. **La mobilité durable ne pourrait donc se limiter aux seules considérations du transport collectif ou du transport actif ou de mesures d'atténuation de la circulation automobile.**

Le thème de la planification des transports vu sous l'angle particulier de sa relation avec l'aménagement du territoire apparaît de plus en plus dans la documentation, qu'elle soit européenne, américaine ou canadienne. Il ne fait plus de doute qu'un système de transport fait corps avec le milieu dans lequel il se développe et que l'évolution de l'un a une influence immédiate, importante et permanente sur l'autre.⁴

La planification des transports devient donc un exercice fondamental à effectuer à l'occasion de la révision d'un schéma d'aménagement qui est le lieu par excellence pour :

- **développer une vision globale, cohérente et intégrée de l'aménagement du territoire, du développement régional et des transports ;**
- **tirer le meilleur parti possible des réseaux de transport existants ;**
- **s'assurer que les nouvelles infrastructures s'intègrent harmonieusement dans le milieu et de réduire les inconvénients pour la population riveraine.⁵**

1.2. Création de milieux de vie complets et «de courtes distances»

⁴ *Guide de planification des transports et révision des schémas d'aménagement* Ministère des Transports, 1994, révisé mars 1995, page 1-1

⁵ *Guide de planification des transports et révision des schémas d'aménagement* Ministère des Transports, 1994, révisé mars 1995, page iii

Le CQSL estime que de **créer des milieux de vie complets et de courtes distances** est un élément déterminant indispensable à la mobilité durable et démontre encore une fois le lien indissociable entre aménagement du territoire et mobilité durable.

C'est ainsi que comme la santé publique⁶ et la Communauté métropolitaine de Québec (CMQ) dans son Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD), le CQSL reconnaît l'importance des principes suivants :

- **Proximité, densité** résidentielle et **mixité** des activités commerciales et de services.
- **Connectivité** du réseau de rues.
- **Variété** de typologie résidentielle favorisant le dynamisme local.
- Maintien et création des **services de proximité**.
- **Accessibilité** des pôles d'activités.
- **Sécurité réelle et perçue** (état des espaces adjacents au transport collectif, surveillance et entretien)

NOTE : Les considérations ci-après représentent la vision et les préoccupations du CQSL, et sont largement inspirées et extraites des documents suivants soit : le *Plan de mobilité durable de l'agglomération de Québec*, le *Plan métropolitain d'aménagement et de développement de la CMQ* (PMAD), et le *Guide sur les environnements favorables aux saines habitudes de vie dans les municipalités*, DRSP, CIUSSS du Centre Sud de l'île de Montréal et Québec.

⁶ *Les villes doivent mettre leurs mobilités en réseau*, Les Affaires, 17/06/2017, Ghislain Delabie, Ouishare ,page 31

Comme plusieurs, le CQSL estime que :

- La **densification ne veut pas dire systématiquement de maximiser la compacité et la forte densité sur tout le territoire, mais plutôt de les moduler pour atteindre globalement les objectifs de réduction de la dépendance à l'automobile et de gaspillage environnemental**;⁷
- Opter pour la **mixité des fonctions urbaines, le développement et la densification des terrains déjà desservis par des infrastructures** (ex. développement des terrains intercalaires, des friches industrielles et des grands terrains institutionnels), ce qui contribue à réduire les distances entre les lieux de destination. **L'accès par le transport actif ou collectif aux commerces, aux services et aux lieux d'emplois s'en trouve amélioré**, particulièrement si le réseau de rues est bien interconnecté et aménagé pour les déplacements actifs sécuritaires;
- Favoriser une structuration du territoire qui augmente l'accessibilité aux commerces et aux **services de proximité**;
- Effectuer un aménagement de l'emprise publique des voies de circulation favorisant **l'intégration des divers modes de déplacement**;
- **Réduire les distances de déplacement** entre les développements résidentiels et les lieux d'emploi **en regroupant notamment les services et les commerces au sein de pôles et de noyaux aménagés pour le piéton** et en favorisant la création de nouveaux milieux de vie ayant une plus **grande mixité** et une plus **grande densité**;

⁷ Guide sur les environnements favorables aux saines habitudes de vie dans les municipalités, DRSP, CIUSSS du Centre Sud de l'Île de Montréal et Québec en forme, 2016, page 42

- **Axer le développement du territoire et localiser les nouveaux projets résidentiels et lieux d'emploi de façon à contribuer au développement des transports en commun et actifs, et à l'intermodalité**;
- **Mettre en place des aménagements qui favorisent l'intermodalité en amont des axes structurants, à l'intérieur des pôles et aux abords des axes structurants**;
- **Conjuguer pôles d'activités et réseaux de transports collectifs et actifs** afin de minimiser les déplacements automobiles et d'encourager les déplacements actifs: sous l'angle de la quantité et de la qualité, incluant des **voies réservées** aux autobus, **un système de transport collectif à haute capacité** (ou taux d'occupation élevé), **une réduction de la capacité routière, une maximisation de l'intermodalité** (choix de trajets, nombreux modes de transport, équipements facilitant les choix modaux);
- Favoriser le recours aux **nouvelles organisations du travail** tels le travail à distance, le coworking et les horaires flexibles, ce qui améliore la qualité de vie, la productivité et l'utilisation efficiente du réseau de transport.⁸
- **Réaliser les études d'impacts** des nouveaux projets résidentiels et lieux d'emploi d'importance, sur les transports en commun et actifs et sur les réseaux routiers. Ces études doivent avoir pour objectifs **de favoriser l'utilisation des transports en commun, adapté et actif**, et d'assurer l'efficacité du réseau routier.

1.3 Aménagement du territoire et transport collectif

- **Connecter et arrimer** le réseau de transport collectif avec les lieux

⁸ Les villes doivent mettre leurs mobilités en réseau, Les Affaires, 17/06/2017, Ghislain Delabie, Ouishare

d'activités économiques, sociales, culturelles et récréatives;

- Collaborer au développement **d'offres alternatives de transport collectif** (navette, taxibus, etc.) particulièrement pour les lieux générateurs de haut et de faible débits de déplacement;
- Planifier les **réseaux cyclables qui favorisent les déplacements utilitaires** entre les lieux de résidence et les principaux lieux d'emploi ou d'études;⁹
- Opter pour des aménagements axés sur le transport en commun (AATC) et ayant les caractéristiques suivantes :
 - ❖ des liens piétonniers commodes et agréables;
 - ❖ des espaces publics de grande qualité;
 - ❖ des densités soutenant les transports en commun ; les immeubles aux densités les plus fortes étant situés près d'une station de transport en commun;
 - ❖ une combinaison d'utilisations du sol, permettant d'encourager l'utilisation des transports en commun, comme la présence de commerces de détail;
 - ❖ un stationnement peu visible, le nombre de places devant refléter la possibilité d'une réduction de l'utilisation de l'automobile.

1.4 Aménagement du territoire et transport actif

- Implanter des **voies cyclables sécuritaires qui rejoignent les pôles ou sites d'intérêt commerciaux, institutionnels,**

scolaires, récréatifs et les espaces verts du territoire;

- S'assurer de la **continuité des réseaux cyclables**;
- Implanter des mesures pour augmenter le transport actif sécuritaire (par ex. réseau de pistes cyclables en site propre avec mesures de sécurisation aux intersections, programme de mesures d'apaisement de la circulation sur les artères, aménagements pour les traversées de quartier ou d'artères importants);
- Augmenter les **structures dédiées au vélo**, par exemple les stationnements pour vélos et les haltes aménagées.¹⁰

Au cours des années, **sur le territoire du quartier Saint-Louis, on constate que la densification a rimé** le plus souvent avec l'érection de **tours d'habitation, la démolition de maisons** et leur remplacement par deux unités d'habitation et plus, la **disparition de commerces de proximité**.

L'aménagement de l'espace piétonnier et cyclable sécuritaire, le développement du transport collectif efficace, les mesures favorisant le maintien et l'implantation de commerces de proximité n'ont pas suivi ourtant ainsi le nécessaire arrimage entre l'aménagement du territoire et la mobilité durable.

Le CQSL formule donc les recommandations suivantes :

Recommandation 1.1 : Que la Ville applique les mesures identifiées dans le PMAD et le PPU pour assurer la cohérence entre l'aménagement du territoire et la mobilité durable : mixité des fonctions, mixité des logements, commerces de proximité,

⁹ Plan métropolitain d'aménagement et de développement, CMQ, page 33

¹⁰ Plan métropolitain d'aménagement et de développement, CMQ, page 51

aménagements sécuritaires et efficaces pour le transport actif et collectif.

Recommandation 1.2 : Que la ville mène de front les autorisations pour la densification et la réalisation de mesure de mobilité durable.

Recommandation 1.3. : Que la Ville devienne un chef de file dans le développement à échelle humaine et plaçant l'humain au centre de ses décisions en matière de développement de son territoire et de mobilité durable en créant des milieux de vie complets et de courtes distances.

2. CONSIDÉRATIONS PARTICULIÈRES

2.1 Les transports actifs

Un nombre important de personnes marchent ou prennent le vélo pour se déplacer à des fins récréatives, sportives et utilitaires. Elles sont de plus en plus sensibles à l'activité physique pour améliorer et prolonger leur qualité de vie. Dans l'agglomération de Québec¹¹, 14,6 % des déplacements à des fins utilitaires s'effectuent par ces moyens sur une base quotidienne, soit 12,5 % à l'heure de pointe du matin et 17,6 % en d'autres temps.

D'après le groupe « Walk Score »¹², les résultats de l'évaluation de la Ville de Québec au plan de la « marchabilité » (*walkability*) et des facilités de transport urbain sont respectivement de 49 et 46, comparativement à 70 et 77 pour l'Île de Montréal et à, 71 et 78 pour Toronto Centre. À Québec, les quartiers les plus propices à la marche étant le quartier Saint-Jean-Baptiste, Saint-Roch, le Vieux-Québec, le Cap-Blanc et la Colline parlementaire.

*Une étude réalisée en 2015¹³ par l'ONG de recherche en développement -Urban Land Institute indique que **50% des résidents américains considèrent la marchabilité***

¹¹ Plan de mobilité durable Pour vivre et se déplacer

¹² <https://www.walkscore.com/>

¹³ Urban Land Institute, *America in 2015*

(walkability) d'un quartier comme prioritaire lorsque vient le temps de choisir leur milieu de vie.

Le CQSL est totalement en accord avec le groupe de travail oeuvrant à la réalisation du Plan de mobilité durable à l'effet que la mobilité durable passe d'abord et avant tout par **l'aménagement de la ville à l'échelle des piétons**. Nous sommes également en accord avec ce même groupe qui recommande de fixer la cible de part modale du transport actif (marche et vélo) à 17 % de l'ensemble des déplacements de l'agglomération de Québec. Le CQSL souligne et soutient l'objectif de la Ville d'aménager des rues (ex. réaménagement de la route de l'Église) sous **l'approche de rue conviviale** (Complete Streets) pour améliorer la qualité des milieux de vie des citoyens.

2.2 Les piétons

Les piétons sont les usagers les plus vulnérables qui doivent partager la route et cohabiter constamment avec un environnement hostile composé d'automobiles, d'autobus, de camions et parfois même de vélos. La portion la plus critique de cette clientèle concerne les enfants dont ceux effectuant à pied le trajet résidence-école. Tous les piétons doivent avoir toute l'attention de la Ville et les infrastructures en place qui assurent leur protection et leur sécurité.

La ville doit mettre en place un milieu de vie convivial, des lieux d'activités à distance de marche (500 à 800 mètres) comprenant une mixité des fonctions (commerces et services de proximité, bureaux, divertissement, etc.) et une trame urbaine agréable (trottoir large, mobilier urbain, arbres, aires de détente, etc.) et sécuritaire qui encouragent la marche.

Recommandation 2.2.1: Rendre visibles les traverses de piétons par l'utilisation d'un éclairage adéquat et l'utilisation de panneaux lumineux identifiant leur présence.

Recommandation 2.2.2 : Mettre en place des infrastructures spéciales (ex. passerelles, passages protégés, etc.) pour assurer la sécurité des piétons sur les artères à haut débit de véhicules.

Recommandation 2.2.3: Moduler les temps alloués aux traverses de piétons en fonction des spécificités des voies à traverser (lieu, largeur, types de trafic, etc.) ainsi que des aspects humains (adultes avec enfant(s) ou poussette, personnes âgées ou handicapées, etc.).

Recommandation 2.2.4 : Interdire en période scolaire le virage à droite sur feu rouge aux intersections situées près d'une institution scolaire, au minimum entre 7h et 18h en semaine, afin d'assurer la protection des écoliers.

Recommandation 2.2.5 : Approuver et accélérer la réalisation de la recommandation # 32 du Plan de mobilité durable, également prévue au PPU Plateau Centre de Saine-Foy approuvé en 2012, soit «**aménager des parcours piétons et des places publiques** dans les nouveaux quartiers de la ville de même que dans le centre-ville, dans le centre de Sainte-Foy et dans le coeur des quartiers existants ».

2.3 Les cyclistes

La Ville de Québec se dote d'année en année d'un réseau cyclable de plus en plus évolué qui fait le bonheur des cyclistes, que ce soit à des fins récréatives, sportives ou utilitaires (ex. moyen de transport privilégié). Le réseau cyclable actuel a été majoritairement conçu et entretenu à des fins récréatives et **ne répond pas adéquatement aux fins de déplacements quotidiens vers les lieux d'emploi et d'études.**

Le CQSL convient qu'il y a encore beaucoup d'améliorations à apporter au réseau actuel et à l'offre de services (**ex. ajout et interconnexion des pistes cyclables, vélos en libre-service, aires de stationnement sécurisées avec contrôle d'accès et abritées des intempéries, etc.**) aux cyclistes actuels et potentiels. Toutefois,

le CQSL salue les efforts réalisés par la Ville de Québec pour créer un réseau cyclable confortable, fonctionnel et sécuritaire accessible à l'ensemble de la population.

Les Conseils de quartier ont mis sur pied une table de concertation qui a pour mission de consolider et de faire la promotion des propositions des conseils de quartier auprès de la ville de Québec sur les questions relatives aux déplacements à vélo. Cette **table de concertation vélo a établi un ensemble de principes** (Annexe I) devant guider les actions et politiques de la Ville de Québec en faveur du vélo dont l'aménagement du territoire (ex. rue conviviale), la sécurité (ex. les points dangereux), la signalisation, les pôles de services et d'emplois, les heures d'ouverture des pistes cyclables, etc.

Une des particularités de la Ville de Québec est le haut dénivelé entre la Haute-Ville et la Basse-Ville, ce qui décourage l'usage du vélo pour bon nombre de cyclistes qui doivent emprunter un parcours subissant les effets de cette dénivellation et plus particulièrement, ceux et celles qui véhiculent un enfant (ex. randonnées, déplacements à la garderie).

Au plan économique, la présence d'infrastructures de transports actifs (voies cyclables ou système de vélo-partage) rendrait plus attractives les propriétés se trouvant à proximité, créant ainsi des opportunités pour le développement immobilier. **À Montréal, la valeur foncière des résidences situées près des stations de vélo libre-service (Bixi) a augmenté de plus de 8500\$ après l'installation de ces infrastructures. À Philadelphie, les propriétés localisées dans un rayon de 0,4 km d'un circuit régional de vélo ont une valeur moyenne supérieure de 69 000\$ à celles des secteurs plus éloignés.**

De plus, le retour sur investissements pour ces types de projets est élevé. Il est relativement peu coûteux d'investir pour favoriser le vélo alors que les retombées sont, notamment grâce aux améliorations qu'induisent ces types de projets sur l'environnement et sur la santé des citoyens. La

ville de Copenhague estime que son réseau de vingt-huit «autoroutes pour vélos » (*cycle superhighways*) engendrera un retour économique de 19% pour la région ¹⁴

Recommandation 2.3.1: Impliquer la Table de concertation vélo à titre de représentant privilégié des cyclistes préalablement à toute prise de décision en matière de vélo par la Ville;

Recommandation 2.3.2 : Implanter un mécanisme de remontée mécanique des vélos au niveau de la côte Ross afin de relier la piste cyclable du Corridor du Littoral à celle de la route de l'Église.

2.4 La sécurité routière

Dans un contexte urbain, la mobilité durable se définit comme la capacité, pour les personnes de toutes conditions, de se déplacer :

- de façon sécuritaire, efficace et confortable;
- par un grand choix de moyens intégrés dans des réseaux fluides qui accordent la priorité aux modes de déplacement les plus respectueux de l'environnement.

Il est généralement admis et démontré que le nombre d'accidents impliquant des véhicules routiers et la gravité des blessures afférentes augmentent avec la vitesse. Les résultats de 36 études ¹⁵ concluent qu'au-delà de 50 km/h, les accidents augmentent de 2% pour chaque 1 km/h supplémentaire. La probabilité de décès d'un piéton heurté par un véhicule automobile croît de 10 % à 75 % pour une vitesse d'impact variant de 30 à 50 km/h ¹⁶. Certaines villes expérimentent donc une **réduction de la vitesse** autorisée, particulièrement en milieu résidentiel, en vue de diminuer les risques d'accidents. Une étude

réalisée par l'INSPQ ¹⁷ conclut que des vitesses crédibles incitent fortement les conducteurs à les respecter mais qu'elles doivent être adaptées au milieu et à l'ensemble des usagers.

Plusieurs villes dont Montréal se sont dotées d'une **Vision zéro accident** en matière de sécurité routière qui entraîne une réduction drastique du nombre d'accidents graves et mortels dans les villes qui s'en sont dotées. Un réseau canadien des villes pour une Vision zéro accident a également été mis sur pied.

Mentionnons que la Vision zéro accident adoptée par la Ville de New York a permis d'y réduire de 30 % les accidents mortels depuis 2001. Son plan « Vision Zéro » s'inspire de ce qui s'est fait en Suède, où l'on a éliminé presque totalement le nombre d'accidents mortels (six morts à Stockholm en 2013 pour une ville de 900 000 habitants).

La congestion routière sur de grandes artères urbaines caractérisées par l'absence de véritables parcours de remplacement, tel le boulevard Laurier, entraîne inévitablement, si laissée à elle-même, un débordement qui se traduit par une **circulation de transit** dans les rues avoisinantes. Ces rues sont bien souvent résidentielles et sans trottoir.

Recommandation 2.4.1 : Donner suite à l'intention de la Ville de se doter d'une **Vision zéro accident** et de se joindre au Réseau canadien des villes en cette matière.

Recommandation 2.4.2 : Mettre en place les **dispositifs requis pour décourager et restreindre la circulation de transit** dans les quartiers résidentiels (carrefours giratoires, dos d'âne, balises flexibles de ralentissement, rétrécissements de voie, etc.

Recommandation 2.4.3 : Évaluer, autoriser et s'assurer du respect de la **vitesse optimale** des véhicules (30 Km/h?, 40 Km/h?) à être implantée dans les quartiers résidentiels afin d'assurer la

¹⁴ Urbanité,

¹⁵ Agence de la santé et des services sociaux de Montréal (2006)

¹⁶ Source : S. J. Ashton, « Pedestrian injuries : The influence of Vehicle Design », *Road Safety Research and Practice*, Praeger, 1981.

¹⁷ La vitesse au volant : son impact sur la santé et des mesures pour y remédier / INSPQ / nov. 2005

sécurité et minimiser les blessures en cas d'accidents de tous les usagers des rues, particulièrement les enfants et les piétons, tout en visant d'optimiser le flux de la circulation automobile.

Recommandation 2.4.4 : Instaurer une **vitesse autorisée maximale de 70 Km/h pour les tronçons d'autoroutes** longeant des quartiers résidentiels (bruits).

Recommandation 2.4.5 : Au même titre que pour le vélo, se donner une stratégie et un plan pour doter les rues de **trottoirs** en vue de faciliter et d'amener de nouveaux adhérents à la marche et d'assurer leur sécurité.

2.5 Pollution : bruit et polluants atmosphériques

Deux autoroutes majeures longent un milieu résidentiel du quartier de Saint-Louis, soit les boulevards Duplessis et Henri IV. Il est démontré, dans une très abondante littérature scientifique, que les résidents qui habitent à moins de 100 mètres d'une autoroute souffrent de nombreux **problèmes de santé dus à la pollution atmosphérique**¹⁸. Il est aussi démontré scientifiquement que l'intensité du **bruit** près des

¹⁸ Agence de la santé et des services sociaux de Montréal (2006) / Le transport urbain, une question de santé / http://publications.santemontreal.qc.ca/uploads/tx_assmpublications/2-89494-491-8.pdf
Brugge, Doug; Durant, John L. et Rioux, Christine (2006) / Near-highway pollutants in motor vehicle exhaust: A review of epidemiologic evidence of cardiac and pulmonary health risks / Environmental Health 2007, 6:23 / <http://www.ehjournal.net/content/6/1/23>
Patricia van Vliet, Mirjam Knape, Jeroen de Hartog, Nicole Janssen, Hendrik Harssema et Bert Brunekreef (1997) / Motor Vehicle Exhaust and Chronic Respiratory Symptoms in Children Living near Freeways / Environmental Research 74, 122–132 (1997)
Nombreuses études disponibles sur : <http://pubs.healtheffects.org/>

autoroutes augmente entre autres l'incidence de **l'hypertension et des risques cardiaques**¹⁹.

Les émissions d'un véhicule à combustion interne utilisant un produit pétrolier comme carburant dépendent du type de véhicule, des démarrages à froid et de la vitesse. En milieu urbain, **la vitesse optimale au regard des polluants** (NO_x, CO, SO_x, etc.) et des GES émis dans l'atmosphère pour tout véhicule est de **70 Km/h**²⁰.

L'automobile conduit à **l'étalement urbain qui se fait au détriment des terres agricoles**. Au Québec, seulement **2% des terres peuvent être cultivées**²¹. Bon an mal an, la province de Québec perd à tout jamais près de 4 000 hectares de terres agricoles²², au profit d'autoroutes, d'entrepôts, de centres commerciaux et de lotissements résidentiels. Tous les 10 ans, on assiste ainsi à la disparition de bonnes terres cultivables d'une superficie équivalente à l'île de Montréal.

Les terres agricoles n'accentuent aucunement la problématique du réchauffement de la planète contrairement à la présence d'immeubles, entourés de rues, de stationnements et de toits, contribuant à la hausse de la température ambiante et à la création de mini-îlots de chaleur. **Les terres agricoles font partie des solutions** en vue de minimiser la pollution atmosphérique, particulièrement dans une ville, en conservant la perméabilité du sol et en permettant la production

¹⁹ Agence française de sécurité sanitaire environnementale (2004) / Impacts sanitaires du bruit : état des lieux. Indicateurs bruit-santé / http://www.euro.who.int/__data/assets/pdf_file/0008/136466/e94888.pdf
World Health Organization Europe (2011) / Burden of disease from environmental noise. Quantification of healthy life years lost in Europe / http://www.euro.who.int/__data/assets/pdf_file/0008/136466/e94888.pdf
20

<http://www.highways.gov.uk/knowledge/1801.aspx>

²¹ Centre d'agriculture biologique du Canada, Dalhousie University, août 2010

²² Journal des Affaires, 2009-09-01, « Qui nourrira les Québécois? »

locale de denrées alimentaires (fruits et légumes), évitant ainsi leur transport sur de grandes distances tout en faisant office de poumon pour la Ville.

Tout terrain agricole d'envergure localisé à l'intérieur même du périmètre d'urbanisation d'une ville, ferait l'envie de toute agglomération orientée vers l'avenir. De plus, ces terres représentent un patrimoine exceptionnel et un avantage stratégique pour le mieux-être de la population. Si l'on se projette dans 50 ou 100 ans, une terre agricole enclavée par un environnement urbain deviendra un des bijoux urbanistiques de la ville. Nous n'avons qu'à penser aux grandes villes possédant de vastes espaces verts en leur centre urbain qui contribuent grandement à leur rayonnement mondial et à la qualité de vie de leurs résidents.

Il est proposé aux villes²³ d'évaluer la possibilité d'augmenter les aires dédiées à la production agricole (agriculture urbaine, commerciale ou collective, biologique) et autoriser, dans certaines affectations du sol en secteur urbanisé, des activités maraichères (sur le sol, le toit ou en serre), de l'apiculture, des marchés publics pour les produits locaux, des activités de transformation alimentaire légère.

Recommandation 2.5.1 : Mettre en place des aménagements permettant de **minimiser les impacts du bruit des autoroutes** (végétation, murs anti-bruit, etc.).

Recommandation 2.5.2 : **Abaisser la vitesse autorisée à 70 Km/h pour les tronçons d'autoroutes** longeant les quartiers résidentiels (émission de polluants atmosphériques et de GES).

Recommandation 2.5.3 : Conserver intacte la vocation **des terres agricoles des Sœurs de la**

²³ Guide de planification des transports et révision des schémas d'aménagement Ministère des Transports 1994, révisé mars 1995, ISBN 2-550-29642-7, page 43

Charité qui constituent un actif environnemental exceptionnel.

Recommandation 2.5.4 : Mettre en place des incitatifs pour encourager l'utilisation de **véhicules électriques** (stationnements gratuits, accès aux voies réservées, traverse Québec-Lévis gratuite, véhicules taxi électriques, etc.).

Recommandation 2.5.5 : Se donner un plan agressif de migration aux **autobus électriques** dès la disponibilité d'une technologie efficace et fiable.

Recommandation 2.5.6 : Soutenir l'implantation de commerces de proximité pour diminuer l'utilisation de l'automobile (polluants et GES) et favoriser les déplacements actifs.

2.6 Le transport collectif

Le transport en commun constitue la pièce maîtresse d'un plan de mobilité durable d'une agglomération de l'envergure de Québec regroupant 577 261²⁴ personnes réparties sur un territoire de 545 km². La qualité et les améliorations d'un système de transport en commun sont avant tout une décision politique, à savoir les investissements voulant être faits dans ce secteur en concurrence avec d'autres priorités tels les routes, les parcs, etc.

Un service de transport en commun vise, **dans le respect d'un budget déterminé**, à couvrir le plus vaste territoire possible et desservir le plus de clientèles possible avec des niveaux de services modulés en fonction de l'achalandage, de l'éloignement des axes majeurs de déplacements, des origines destinations, des périodes journalières, etc. Le transport en commun ne peut en soi être rentable car il est avant tout un **service public** au même titre que les hôpitaux, les écoles, les routes, etc. Une entreprise privée qui agirait à titre de société de transports en commun délaierait aux fins de la profitabilité tout secteur de la ville n'atteignant pas la masse critique de déplacements requise pour assurer sa rentabilité.

²⁴ ISQ (2017) et Statistiques Canada

Il ne faut pas évaluer la « rentabilité » d'un système de transport collectif sous le paradigme de l'automobile où la majorité des utilisateurs d'une automobile n'évalue habituellement que les dépenses directes qu'ils leur en coûtent pour leurs déplacements (achat et entretien du véhicule, et essence). Ils oublient tous les autres coûts inhérents à l'automobile tels la construction et l'entretien des routes, les services hospitaliers des accidentés, les émissions de GES, les espaces dédiés aux routes, autoroutes, stationnements, etc.

Le transport en commun actuellement en place dessert bien et devrait continuer de servir en priorité la clientèle utilisant les circuits à haute utilisation, tels ceux desservant les axes est-ouest (Pointe Sainte-Foy, Colline parlementaire, Saint-Roch et Beauport) et nord-sud (Colline parlementaire et Charlesbourg). La qualité de service est moindre pour les déplacements nord-sud particulièrement pour les déplacements entre le pôle Sainte-Foy (forte densification et vocation commerciale) et le nord-ouest de la ville (ex. Val-Bélair) ainsi que les déplacements inter-quartiers dans l'axe est-ouest (ex. entre Val-Bélair et Charlesbourg). De plus, la disponibilité et la qualité des services de transport en commun (plages, heures et fréquence du service) sont quasi inexistantes dans les parcs industriels malgré le nombre élevé de personnes qui y travaillent.

La ville devra éventuellement procéder à l'implantation d'un nouveau système de transport en commun plus évolué et plus performant lorsque le système actuel de métro-bus tendra vers une saturation suite à l'accroissement prévu du nombre de déplacements et des impacts anticipés sur les niveaux de services à la clientèle. Contrairement aux orientations prônées par la Ville, le trajet à privilégier sur l'axe Sainte-Foy et Colline parlementaire pour un système de transport collectif plus performant devrait être le trajet où il y a le plus d'achalandage (déplacements), soit le boul. René-Lévesque. Le recours à un trajet utilisant le boulevard Charest comme bougie d'allumage et catalyseur d'un

développement urbain dans ce secteur va à l'encontre d'experts dans le domaine.

Les principes de rapidité, confort, silence, fiabilité et fréquence doivent être considérés afin d'augmenter l'attractivité du transport en commun. La vitesse de déplacement est importante, mais plus importante encore est la fréquence du service, soit le nombre de passages à l'heure. Un service rapide qui ne passe qu'une fois l'heure offre peu d'avantages sur le plan de la mobilité comparativement à un service plus lent avec une fréquence plus élevée ex. six départs à l'heure (c.-à-d. à intervalles de dix minutes.²⁵

Recommandation 2.6.1 : Mettre en place un axe nord-sud à débit intermédiaire (ex. Sainte-Foy et Val-Bélair) et un axe est-ouest (ex. Charlesbourg et Val-Bélair) pour optimiser la mobilité inter-quartier en complément aux axes Sainte-Foy-Beauport et Colline parlementaire-Charlesbourg.

Recommandation 2.6.2 : Mettre en place des voies réservés au transport collectif car, même avec une faible fréquentation, une voie réservée permet le transport de plus de personnes qu'une voie autoroutière ou urbaine congestionnée.

Recommandation 2.6.4 : Privilégier l'axe ayant le plus de déplacements quotidiens entre Sainte-Foy et la Colline parlementaire pour l'implantation d'une infrastructure de transport en commun à haut débit, soit le boulevard René-Lévesque.

Recommandation 2.6.5 : Recourir à des technologies adaptées pour de moindres capacités de transport en réponse aux besoins de certaines zones des banlieues.

2.7 Congestion routière

La congestion routière peut être définie comme étant l'impossibilité de circuler à la vitesse affichée sur une voie de circulation. Bien que la région **métropolitaine de Québec possède le plus haut ratio de kilomètres d'autoroute par**

²⁵ LE TRANSPORT EN COMMUN Pour en finir avec les idées préconçues, David Duval, urbaniste, **URBANITÉ AUTOMNE 2016** pages 14 et 15

habitant au Canada, son réseau autoroutier est de plus en plus saturé.

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.²⁶ Cette congestion affecte à la fois le transport des personnes et des marchandises. Le **coût économique de cette congestion atteindrait plus de 50 M\$** par année.

Sous l'angle de l'automobile, la solution potentielle à cette problématique serait **l'ajout de voies de circulation** qui exige d'investir dans un développement non durable, diminue l'espace urbain disponible pour d'autres besoins, accroît l'usage de l'automobile et donc, la pollution atmosphérique et l'empreinte carbone (GES). Or, le nouvel espace routier est **saturé rapidement après sa construction**. Des recherches ont démontré que l'ajout de voies facilitant l'accès à la ville induit à long terme une augmentation du trafic urbain (Goodwin 1996, Cervero 2003, Noland et Lem 2002).

Ce sont les nouveaux services de transport en commun offrant des solutions de **transport rapide et fiable** qui constituent le principal élément de la **solution à cette congestion**.²⁷ Le transport en commun n'est **pas la solution magique** pour solutionner la problématique de la congestion routière mais constitue le principal moyen d'assurer la croissance et la prospérité des villes sans en augmenter la congestion.

Recommandation 2.7.1 : Privilégier le transport en commun et les déplacements actifs comme solutions aux problèmes de congestion

routière au lieu d'investir dans des voies de circulation automobile additionnelles.

Recommandation 2.7.2 : Encourager le covoiturage et le télétravail et les horaires flexibles, pour minimiser le nombre de déplacements et les impacts sur l'infrastructure routière.

²⁶ <http://www.journaldequebec.com/2016/10/28/la-congestion-routiere-dans-la-region-de-quebec-en-chiffres>

²⁷ 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.

CONCLUSION

« On ne résout pas un problème avec les modes de pensée qui les ont engendrés. »

Albert Einstein

Comme nous le soulignons d'entrée de jeu, le plan de mobilité durable revêt une importance cruciale pour le quartier Saint-Louis en raison de la densification importante, passée et projetée, et de sa situation géographique.

Toutefois, le CQSL est d'avis que **la mobilité durable va bien au-delà du transport** et que la solution repose sur la création de **milieux de vie complets et de courtes distances**.

Le CQSL estime qu'il faut **développer à l'intérieur du périmètre urbain** en soutenant les initiatives qui **favorisent la mixité des fonctions, des habitations, des commerces de proximité et le respect de l'environnement**.

La CQSL croit fermement qu'il faut investir de façon significative dans **un réseau bien interconnecté et aménagé** pour les déplacements actifs sécuritaires et qui favorise

l'intégration des divers modes de déplacement

Pour le CQSL, la ville doit se doter de **mesures pour minimiser les déplacements automobiles : un système de transport collectif à haute capacité, une réduction de la capacité routière, voies réservées** aux autobus, etc.

En terminant, le CQSL salue les initiatives que la Ville prendra en ce sens et qui amélioreront la qualité de vie des citoyennes et des citoyens du quartier, actuels et futurs, et de la ville en général.

ANNEXE

Le Conseil de quartier de St-Louis a adopté, à son assemblée du 11 novembre 2015, la résolution suivante (RÉSOLUTION 15-09-03) concernant les principes, issus des travaux de la Table de concertation vélo, devant guider les actions et politiques de la Ville de Québec en faveur du vélo :

1. Consultation

Consulter les conseils de quartier concernés et/ou la Table de concertation sur le vélo des conseils de quartier sur tout projet d'aménagement cyclable.

2. Planification

Prendre en compte les déplacements sécuritaires à vélo lors de la planification et/ou la réalisation de tout projet de réaménagement routier réalisé sur le territoire de la Ville de Québec, conformément au concept de « rue complète ».

3. Rue complète

Réaménager, chaque fois que des travaux le permettent, les intersections de façon à ce qu'elles soient sécuritaires et faciles à traverser pour l'ensemble des usagers, peu importe leur âge, leur condition physique ou leur mode de transport, en prenant soin d'aménager des zones protégées pour les cyclistes.

4. Pôles de service et d'emplois

Prioriser l'aménagement d'axes cyclables vers les pôles générateurs de déplacement, à commencer par les pôles d'emplois et de services, comme les établissements de santé et d'enseignement.

5. Points dangereux (blackspot)

Réaliser des interventions équilibrées entre le développement du réseau cyclable et la sécurisation des lieux de passages obligés qui ne font pas nécessairement partie du réseau cyclable, mais présentent un danger pour la sécurité des cyclistes, comme les viaducs, les côtes et les intersections achalandées.

6. Lien Basse-Ville/Haute-Ville

6.1. Accorder une attention particulière à la sécurité dans les côtes en aménageant des corridors cyclables dans les montées pour éviter que les cyclistes ne soient incommodés par la circulation des voitures.

6.2. Faciliter la transition entre la Basse-Ville et la Haute-Ville en installant des dalots (goulottes) le long des escaliers.

7. Arrêts obligatoires

Améliorer la fluidité du réseau cyclable en réduisant lorsque possible le nombre d'arrêts obligatoires ou en installant des feux cyclistes synchronisés sur la vitesse des vélos où cela le mérite.

8. Sécurité autour des écoles

8.1. Appliquer les recommandations des plans de déplacement produits dans le cadre du programme À pied, à vélo, ville active.

8.2. Appliquer la réglementation interdisant le stationnement, même le stationnement temporaire, sur les bandes cyclables, particulièrement à proximité des écoles.

9. Chantier et signalisation

Aménager des parcours de contournement sécuritaires lorsque des travaux entravent la circulation sur une voie cyclable et éviter l'installation d'obstacles, tels que des panneaux de signalisation temporaire, lorsque ceux-ci ne contribuent pas à la sécurité des cyclistes.

10. Ouverture du réseau cyclable

10.1. Prolonger la période d'ouverture des voies cyclables du 1er avril au 30 novembre.

10.2. Accélérer le nettoyage, le peinturage et le balisage des voies cyclables au printemps pour que ces opérations soient complétées au plus tard une semaine après l'ouverture officielle du réseau.

11. Quatre axes, quatre saisons

11.1. Pour répondre aux besoins de déplacement utilitaire entre nos quartiers et à la grandeur de la ville, prévoir au moins quatre axes majeurs cyclables continus soit deux axes est-ouest, un en haute ville et l'autre en basse-ville, et deux axes nord-sud.

11.2. Dans leur planification, les axes devraient permettre, à terme, une utilisation tout au long de l'année, appelée aussi pistes blanches. Avec des axes « blancs », les déplacements en vélo pourraient être une véritable alternative de déplacement et limiteraient les dangers de la plus difficile coexistence des vélos avec les automobiles dans les conditions hivernales.