

**VISION DE MOBILITÉ DURABLE DU QUARTIER MONTCALM**

Un mémoire présenté par le conseil de quartier de Montcalm dans le cadre de la Stratégie de sécurité routière 2020-2024 de la Ville de Québec

JANVIER 2020





## MISE EN CONTEXTE

2

### POUR UNE VISION DE MOBILITÉ DURABLE

Dans le cadre du processus de participation publique en vue de l'élaboration de la *Stratégie de sécurité routière 2020-2024* le conseil de quartier de Montcalm tient à aborder les enjeux de mobilité durable propre à son territoire. Le présent mémoire s'inspire des principes du *Nouvel Urbanisme*, du livre *Pour des villes à échelle humaine* de Jan Gehl et du document *Urbanisme participatif* du Centre d'écologie de Montréal. De plus, ce mémoire s'ancre dans le rapport *Vision Montcalm* élaboré par le conseil de quartier en 2014 et issu d'un processus participatif citoyen.

Par la présente, le conseil de quartier de Montcalm adopte une position qui s'inscrit dans une perspective de durabilité sociale et d'accessibilité universelle. Cinq concepts structurent le mémoire et présentent la position du conseil de quartier de Montcalm quant aux enjeux de transport et de mobilité à une échelle locale : les personnes vulnérables, les services essentiels, la sécurité et la convivialité, les arts et la participation publique.



#### ÉNONCÉ DE VISION (LIGNE DIRECTRICE)

... que les personnes les plus vulnérables soient en mesure de cohabiter avec tous les autres utilisateurs de la voie publique et d'accéder aux services essentiels du quartier en un maximum de 15 minutes de manière conviviale et sécuritaire, et ce, sans pouvoir utiliser la voiture.

SOURCE DE LA PHOTO : Yan MICHAUD



## CONCEPTS

### PERSONNES VULNÉRABLES

Le transport et la mobilité sont des activités primordiales permettant à tout un chacun de combler divers besoins. La planification et l'aménagement d'infrastructures de transport doivent donc assurer une équité entre tous les citoyens afin que chacun d'eux soit autonome dans ses déplacements et puisse le faire de façon sécuritaire.

Typiquement, les populations vulnérables ont différents visages : enfants et adultes avec jeunes enfants, personnes âgées, personnes aveugles ou sourdes ou autres personnes à mobilité réduite. De plus, lorsqu'il est question de transport, d'accessibilité et de populations vulnérables, les enjeux économiques doivent aussi être considérés. L'ensemble des citoyens doit être en mesure d'avoir accès à des services et des infrastructures de transport qu'importent leurs profils socio-économiques et leurs moyens financiers. Dans cette perspective, un transport abordable doit être considéré comme un service essentiel.

SOURCE DE LA PHOTO : Yan MICHAUD

<sup>1,2,3</sup> SOURCE : <http://quartierartsquebec.com/zone-membres/statistiques/>.



#### RECOMMANDATION

Planifier les aménagements de transport en ayant comme préoccupation première l'accessibilité universelle et la mobilité des usagers vulnérables

#### REGARD SUR MONTCALM

- En 2015, 21 % des résidents de Montcalm ont un revenu familial annuel inférieur à 40 000 \$ et 16 % un revenu familial annuel se situant entre 40 000 \$ et 69 999 \$; <sup>1</sup>
- En 2015, 19 % des résidents ont 65 ans et plus et 25 % entre 55 et 64 ans <sup>2</sup>
- En 2015, 16 % des ménages comptaient la présence d'enfants; <sup>3</sup>
- Le quartier compte environ cinq garderies, une école primaire, une école secondaire, un HLM (habitations à loyers modiques) et environ huit résidences pour personnes âgées.

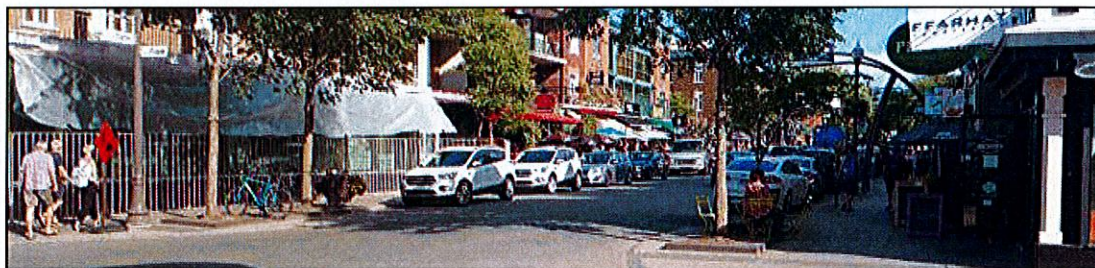
## CONCEPTS

4

### SERVICES ESSENTIELS

Tel que mentionné précédemment, le transport doit être considéré comme un service essentiel permettant aux citoyens de combler leurs besoins de base et de vaquer à leurs occupations. Une offre diversifiée est susceptible d'offrir des modes de transport adaptés aux différents profils de citoyens.

La planification des transports doit aussi se faire conjointement avec la planification du territoire. La multifonctionnalité des espaces et la mixité des usages sont des concepts permettant d'augmenter la mobilité des résidents et de démocratiser l'accès à des biens et services tout en réduisant les investissements en infrastructures de transport. Le dynamisme et l'attractivité d'un quartier sont de surcroît augmentés. Il est donc souhaitable de tabler sur la notion de proximité des résidents aux lieux de services, de commerces et d'emplois et sur le fait que ces lieux soient idéalement accessibles dans un rayon de déplacement de 15 minutes.



#### RECOMMANDATION

**Considérer le transport et la mobilité des personnes comme un service essentiel qui doit être planifié conjointement avec l'aménagement du territoire**

#### REGARD SUR MONTCALM

Les secteurs de mixité des usages sont :

- Rue Cartier (orientation nord - sud);
  - Rue Crémazie (orientation est-ouest);
  - Secteur de la rue Belvédère (orientation nord - sud);
  - Grande Allée (orientation est-ouest).
- Les rues Cartier et Crémazie sont celles présentant une plus grande mixité et une plus grande attractivité, mais sont situées à l'extrémité est du quartier (distance d'environ 1 à 1,5 km);
- Le pôle urbain Belvédère est susceptible de dynamiser et d'augmenter son attractivité étant donné le Programme particulier d'urbanisme;
- Le quartier est desservi par plusieurs trajets d'autobus de haute fréquence dont le (800, 801, 802, 807) et par des trajets de fréquence moindre (30 minutes ou aux heures).

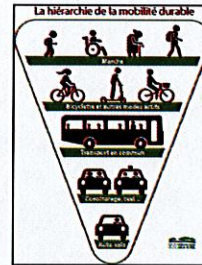
SOURCE DE LA PHOTO : Yan MICHAUD



SÉCURITÉ ET CONVIVIALITÉ

Une rue conviviale est avant tout un espace que la population s'approprie et utilise aisément. C'est dans cette perspective que la notion de convivialité est indissociable de celle de sécurité. Il n'y aura utilisation et appropriation de l'espace que si les citoyens peuvent le faire en l'absence (ou presque) de menace à leur intégrité physique. L'usage répandu et judicieux de mesures d'apaisement de la circulation est une avenue à emprunter afin de favoriser la convivialité de la voie publique.

Pour augmenter la convivialité et la sécurité, il serait pertinent pour les professionnels chargés de la planification des transports et de la mobilité de revoir la hiérarchie des utilisateurs des voies publiques et de mettre de l'avant une mobilité durable. La planification et l'aménagement des transports doivent avoir comme principal souci la sécurité des personnes les plus vulnérables aux accidents, soient les piétons. Il convient ici de rappeler que l'on soit cyclistes, usagers des transports en commun, covoitureurs, automobilistes ou autres, nous devons tous être piétons pour nous adonner à nos modes de transports préférés.



RECOMMANDATION

Centrer l'aménagement du transport autour de la sécurité des usagers les plus vulnérables aux accidents afin d'augmenter la convivialité

REGARD SUR MONTCALM

- En 2015, 94 % des résidents du quartier et 63 % des personnes total fréquentant le quartier (résidents, résidents de la région et visiteurs) utilisaient la marche comme principal moyen de déplacement dans le quartier. <sup>1</sup>

Les points forts observés dans le quartier sont :

- L'étroitesse de certaines rues et leur encadrement (abondance et proximité des arbres de la voirie, proximité des bâtiments aux rues);
- Le vélo boulevard Père-Marquette comme mesure d'apaisement qui réduit considérablement le transit nord-sud à l'intérieur des secteurs résidentiels.

Les enjeux observés dans le quartier sont :

- Le chemin Ste-Foy et René-Lévesque sont peu conviviales et sécuritaires pour les piétons et cyclistes;
- La présence de transit automobile nord-sud entre René-Lévesque et Grande-Allée compromet la convivialité du secteur résidentiel;
- Certaines intersections présentent des enjeux de sécurité due aux nombres d'accidents observés entre 2005 et 2015, dont Belvédère, René-Lévesque, Belvédère/Ste-Foy, Chouinard/Pente-Douce; Murray/Ste-Foy, Cartier/René-Lévesque et Ste-Foy/Salaberry) <sup>2</sup>
- Les liens avec la basse-ville sont faibles
- Le vélo-boulevard Père-Marquette est interrompu à l'intersection de Bourlamaque et redirigé vers la rue Fraser, ce qui crée une rupture, des problèmes de lisibilité des aménagements cyclables et un manque de convivialité

<sup>1</sup>SOURCE : <http://quartierartsquebec.com/zone-membres/statistiques/>.

<sup>2</sup>SOURCE : Carte interactive de l'Accès Transports Viabiles : <http://transportsviabies.org/realisation/carte-interactive-des-accidents-pietons-et-cyclistes/>.

<sup>3</sup>SOURCE DE LA PHOTO : Yan MICHAUD



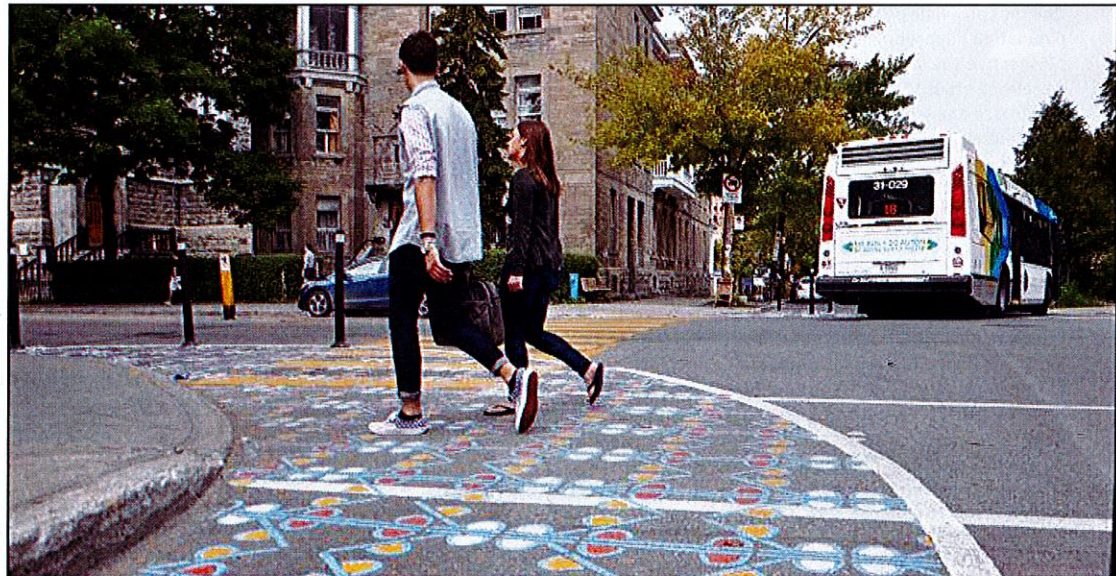
**LES ARTS AU SERVICE DE LA CONVIVIALITÉ ET DE LA SÉCURITÉ (IDENTITÉ)**

Le quartier de Montcalm a le privilège d'avoir le statut du Quartier des arts de la Vieille Capitale. Il serait possible de transposer son identité dans des aménagements en transport et ainsi d'associer l'art public et à la convivialité et à la sécurité sans oublier que l'offre artistique sur le territoire serait bonifiée. De nombreuses villes, dont Melbourne en Australie, ont fait de l'éclairage urbain un élément central et indispensable à leur politique d'art intégrée en jouant, par exemple, sur les couleurs des lampadaires la nuit tombée (tout comme l'a fait le quartier Saint-Roch sur la rue Saint-Joseph avec ses lampadaires bleuâtres pour symboliser le quartier des technologies).

En plus d'agir sur la sécurité et la convivialité des déplacements piétonniers, l'art peut également être utilisé en tant que mesure d'apaisement de la circulation. À titre d'exemple, l'arrondissement de Rosemont – La Petite-Patrie met à l'essai des saillies peintes au sol à proximité des intersections de la station de métro Beaubien. L'arrondissement envisage aussi de rétrécir les rues et l'usage de peinture pourrait jouer ce rôle en créant une illusion. En utilisant ainsi l'urbanisme tactique, ces peintures renforcent non seulement l'identité du quartier, mais aussi la sécurité des piétons en remplissant le rôle de sas piétons.

Afin d'augmenter l'achalandage et les déplacements actifs dans le quartier Montcalm en plus de promouvoir l'identité du secteur, un trajet artistique pourrait être créé et ainsi mettre en valeur sa riche histoire et son architecture distincte.

L'art sous toutes ses formes peut donc être mis à profit de la convivialité et de la sécurité, mais il peut de surcroît entraîner des gains financiers aux administrations publiques qui privilégieront l'art aux autres types d'infrastructures.



**RECOMMANDATION**

Utiliser l'art et l'urbanisme tactique pour augmenter la convivialité et la sécurité du quartier et plus de renforcer son identité

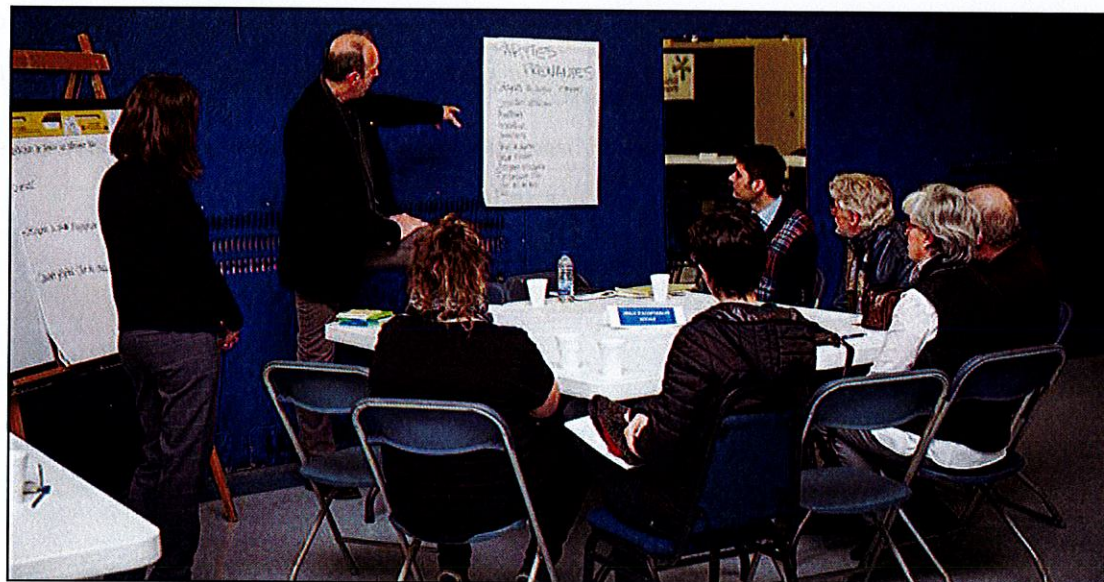
SOURCE DE LA PHOTO : Simon VAN VLIET, *Pamplemousse Petite Patrie*, <http://petite-patrie.pamplemousse.ca/2017/08/saillies-peintes-sol-mises-a-lessai/>.



**PARTICIPATION PUBLIQUE**

Les besoins de la population en matière de transport sont des réalités en constante mutation qui évoluent selon la modification des besoins et des attentes de la population et de la transformation du territoire. Cette mutation nécessite d'impliquer, dans un processus itératif et continu, les parties prenantes pour être en mesure d'adapter constamment la planification et l'aménagement des transports aux réalités émergentes. L'objectif d'une telle implication est de favoriser une adéquation entre la planification et les mesures mises en œuvre avec les enjeux réels d'un secteur et les besoins et attentes des citoyens. *C'est en participant au processus décisionnel que l'implication citoyenne prendra tout son sens.*

Dans ce contexte, les parties prenantes doivent être perçues comme une plus-value et une source de savoirs complémentaires venant soutenir et renforcer les démarches des professionnels et des élus. Les parties prenantes viennent notamment enrichir la planification des transports (se situant souvent à une échelle plus macroscopique) en faisant ressortir des enjeux locaux et spécifiques d'un quartier. Il convient ici de considérer le résident comme étant l'expert d'un lieu donné et une force vive à mobiliser.



**RECOMMANDATION**

Solliciter la participation publique de façon continue aux démarches décisionnelles de planification et d'aménagement du transport

SOURCE DE LA PHOTO : CHRISTELLE COULOMBE PHOTOGRAPHE. *Le Machin Club*, <https://www.facebook.com/lemachinclub/photos/a.1944642995747818.1073741866.1614830898729031/1944644165747701/?type=3&theater>.

## BIBLIOGRAPHIE

8

### OUVRAGES DE RÉFÉRENCE

Centre d'écologie urbaine de Montréal. (2015). *L'urbanisme participatif*. Aménager la ville avec et pour ses citoyens. Montréal : Centre d'écologie urbaine de Montréal. 52 pages.

CONGRESS FOR THE NEW URBANISM. (2001). *Principes du nouvel urbanisme*, Moule & Polyzoides, Architects and Urbanists, traduction par Jean-Maurice MOULÈNE, 2 pages, [https://www.cnu.org/sites/default/files/cnucharter\\_french.pdf](https://www.cnu.org/sites/default/files/cnucharter_french.pdf) (Page consultée le 10 août 2017)

Conseil de quartier de Montcalm. (2014). *Vision Montcalm* : rapport sur la vision d'avenir du quartier Montcalm. Québec : Conseil de quartier de Montcalm. 25 pages.

GEHL, Juan. (2012). *Pour des villes à échelle humaine*. Montréal : Les Éditions Écosociété. 273 pages.