



MÉMOIRE PRÉSENTÉ  
À LA VILLE DE QUÉBEC  
SUR LA CONSULTATION PUBLIQUE DU  
SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT  
DE L'AGGLOMÉRATION DE QUÉBEC (édition mai 2017)

par le  
CONSEIL DE QUARTIER DE VANIER

Rédigé par Jacynthe Fortin, Mahamadou Sissoko et Nicole Laveau

Approuvé le 12 juin 2017

## Table des matières

Introduction .....	3
1. Volet démographie et potentiels de logements .....	3
➤ Questionnements sur l'accroissement démographique .....	4
➤ Questionnements sur la densification ou accroissement des logements .....	5
➤ Questionnements sur une potentialité de reconversion sociale .....	8
2. Volet mobilité sur le territoire .....	10
➤ Les orientations du portrait de la mobilité sur le territoire .....	10
➤ Les solutions pour favoriser la mobilité .....	14
Annexe 1 : Liste des recommandations .....	19
Annexe 2 : Le territoire .....	21
Annexe 3 : Système de gestion intégré d'estimation des potentiels de logements .....	23

## Introduction

Compte tenu de l'importance d'un tel schéma d'aménagement qui trace les grandes lignes de l'organisation physique du territoire couvrant toute l'agglomération de Québec (villes de Québec, Ancienne-Lorette et Saint-Augustin-de-Desmaures), et ce, sur une période de vingt ans (2016-2036), le Conseil de quartier de Vanier s'est intéressé à voir de plus près les impacts possibles pour son propre territoire.

Le focus de notre réaction s'est principalement fixé sur les questions touchant la croissance démographique et ses enjeux de densité résidentielle de même qu'aux déplacements liés au transport collectif (mobilité durable). Ce sont les deux cahiers techniques du Schéma qui servent de références à notre réflexion.

### 1. Volet démographie et potentiels de logements

Un premier constat, et non le moindre, repose sur la difficulté d'identifier le territoire de Vanier au sein de l'agglomération tel que présenté en quatre grands secteurs, ce qui crée de l'imprécision et certaines contraintes d'analyse (voir l'annexe 2).

Comme le quartier Vanier ne peut se situer dans les 3 secteurs suivants : pas au Centre-Ouest, secteur regroupant l'arrondissement de Sainte-Foy-Sillery-Cap-Rouge et le quartier Duberger-Les Saules de l'arrondissement des Rivières, ni au secteur de proche banlieue (Beauport-Charlesbourg) et encore moins au reste du territoire de l'agglomération (Ancienne-Lorette et Saint-Augustin-de-Desmaures), la question suivante se pose :

Aurait-on oublié d'ajouter le quartier Vanier de l'arrondissement des Rivières au secteur Centre-Est qui correspond aux limites administratives de l'arrondissement de La Cité-Limoilou ?

Voir Annexe 2 - Cahier technique sur la mobilité durable, p.4

Nous jugeons cette absence d'identification du territoire de Vanier au sein de l'agglomération de Québec comme une faille de première importance dans le cadre prospectif du Schéma d'aménagement et de développement (SAD), mettant en lien la croissance démographique avec des potentiels de logements, voire de choix d'urbanisation. N'oublions pas que Vanier est à plusieurs égards un quartier avec des caractéristiques qui peuvent sembler intéressantes dans une perspective de développement durable et de densification.

En effet, il ressort clairement que le SAD tourne autour du pivot du développement durable. Celui-ci tient essentiellement sur le facteur longue durée en vue de laisser un héritage positif aux générations suivantes. Dans le cas du SAD, cette finalité de développement durable repose sur six grandes orientations d'aménagement et de développement pour faire en sorte que la capitale soit attractive, dynamique, performante, durable, résiliente et efficiente. Retenons que le paramètre « capitale attractive » concerne directement notre propos puisqu'il touche le pilier social, lequel se fonde sur la valeur d'équité (Cahier sur la démarche consultative, p.8).

Ceci étant posé, nous baserons nos questionnements sur l'accroissement démographique global prévu d'ici 2036, pour ensuite le mettre en relief avec le processus de densification par différents modèles de demande de logements. Une fois les données macro du SAD exposées, nous tenterons finalement de faire ressortir les enjeux sociaux à une échelle locale, soit celle du quartier Vanier.

### ➤ **Questionnements sur l'accroissement démographique**

La croissance démographique nette prévue dans les 20 prochaines années au sein des trois villes de l'agglomération de Québec est de 28,200 ménages. Les questions posées par le SAD sont les suivantes :

- Où vont-ils s'installer ?
- Quel type d'habitation rechercheront-ils ?
- Où travailleront-ils ?
- Comment se déplaceront-ils ?
- Comment s'assurer de l'accès à de l'eau potable? À un environnement sain ?
- Comment préserver la qualité de vie qui nous caractérise et protéger notre patrimoine historique et culturel qui façonne notre identité ?

Voilà autant de questions et préoccupations mises de l'avant par les planificateurs. Sans douter de la pertinence de ce type de questionnement, nous en déplorons toutefois une certaine approche réductrice, car limitée au processus de formation des ménages (au moins 2 personnes). D'autres processus auraient pu et dû être pris en compte, à savoir par exemple l'appartenance socio-économique probable des nouveaux ménages, à partir de différents indices économiques.

Par ailleurs, le Schéma offre seulement 2 types de nouveaux habitats soit des maisons et duplex (10,150) ou des appartements et condos (18,050) présentés sous un graphique intitulé: Demande résidentielle estimée de l'agglomération de Québec par grand type de logement (Cahier technique Démographie et potentiels de logements, graphique 9, p.26). Avec les seules données du SAD, il est implicitement considéré que les nouveaux ménages sont tous de classe moyenne ou des retraités en moyen, ce qui ne représente pas la réalité.

On peut comprendre jusqu'à un certain point la justification du besoin de condos et d'appartements compte tenu du vieillissement réel de la population. Encore là, les personnes vieillissantes ne sont pas toutes en mesure de s'offrir le type d'habitat proposé, en l'occurrence le style condos.

La projection quantitative du SAD nous apparaît partielle, eu égard à d'autres types de données, celles par exemple du contexte socio-économique de Vanier. Le portrait de population de ce quartier est aux antipodes des hypothèses posées par la méta-analyse du SAD. De là notre souci de relever quelques réalités socio-économiques de Vanier.

D'abord, Vanier est l'un des deux quartiers les plus défavorisés de la ville de Québec sur le plan matériel ou économique, et en milieu de peloton pour la défavorisation sociale. D'autres données, même si elles datent du recensement de 2011, demeurent indicatives du profil général de sa population :

- population de 13,265 habitants, 19,3 % de la population de l'arrondissement;
- 6,965 ménages, près de la moitié (48,2 %) sont composés d'une seule personne;
- revenu moyen personnel des résidents du quartier de Vanier en comparaison avec celui de l'ensemble de l'arrondissement : 24,187 \$ vs 29,785 \$, soit 20,7 % des familles économiques vivant sous le seuil de faible revenu vs 12,5 %
- population vieillissante : 26,5 % ayant 65 ans et plus (18,1% pour la ville de Québec)
- fort accroissement d'une population immigrante en 10 ans, passant de 155 à 1020 entre 2001 et 2011.

➤ **Questionnements sur la densification ou accroissement des logements**

À partir de la grande orientation de « capitale attractive » du SAD, nous tenterons de comprendre le processus de densification en cause. Toujours dans l'atteinte d'un développement durable, il est bien concevable de viser un urbanisme durable pour éviter le plus possible l'étalement urbain et ses nombreux impacts économiques et environnementaux.

Un processus de densification fait appel à des données de densité d'occupation du territoire. Les paramètres définis sont les suivants :

Lorsque la densité prévue est inférieure à 50 logements à l'hectare, soit l'équivalent d'un ensemble de maisons en rangée, le potentiel est destiné au type maisons et duplex.

Lorsque la densité est supérieure ou égale à 50 logements à l'hectare, le potentiel est plutôt destiné au type appartements et condos.

(Cahier technique Démographie et potentiels de logements, p.29)

En référence au plan d'action pour une ville attractive, il est prévu de procéder ainsi :

<b>Objectif</b>						
Densifier et consolider le milieu construit de l'agglomération de Québec						
Actions	Entité responsable	Horizon de réalisation (ans)				
		Court terme (0-2)	Moyen terme (2-5)	Long terme (5 et +)	En continu	Réalisé
Déterminer les densités résidentielles minimales par grande affectation du territoire	Agglomération de Québec					●
Limiter les activités et les densités permises à l'extérieur du périmètre d'urbanisation	Agglomération de Québec					●

Extrait du Plan d'action du Schéma d'aménagement et de développement, volume 1, p.194

Prenant comme donnée de base que le périmètre actuel d'urbanisation possède une expansion d'à peine 2,5 % et que l'accroissement du nombre de ménages nécessiterait plus que 10 %, quels sont alors les scénarios pour accentuer les potentiels de logements ? Le Schéma en détermine quatre :

- 1) Les terrains vacants desservis  
(Terrains sur lesquels la réglementation d'urbanisme autorise l'habitation)
- 2) Les lotissements autorisés  
(Terrains faisant l'objet d'une entente entre une ville et un promoteur immobilier)
- 3) Les lotissements potentiels  
(Terrains naturels ou agricoles destinés à un usage résidentiel à court ou à moyen terme)
- 4) Les reconversions potentielles

Ce dernier cas de figure mérite une attention particulière dans les quartiers centraux qui, pour la plupart, offrent une densité moyenne (entre 50 et 100 logements/hectare). Selon le SAD, les reconversions touchent les terrains ou bâtiments pour lesquels un « redéveloppement » est envisagé, soit parce que :

- la construction actuelle est jugée vétuste,
- leur usage pourrait être résidentiel ou
- ils sont situés dans un secteur d'un programme particulier d'urbanisme et pourraient accueillir des logements. Le nombre de logements potentiels est calculé en fonction de la densité minimale prévue dans le PDAD ou selon une estimation basée sur des simulations de construction.

De telles perspectives de densification nous incitent à jeter un coup d'œil sur le quartier de Vanier : est-il à risque de devenir « attractif » ? De par sa situation géographique et ses offres diverses, c'est-à-dire :

- en bordure de la rivière Saint-Charles (au sud), limitrophe à Limoilou (à l'est);
- bien encadré de voies importantes de circulation (boul. Hamel, boul. Pierre-Bertrand, autoroute 40);
- bien équipé en infrastructures de sports et loisirs, en services de santé, en écoles primaires et secondaires;
- à proximité d'un centre d'achats et du Centre Vidéotron.

Il est possible, selon nous, que le quartier Vanier, particulièrement le Vieux-Vanier, puisse offrir un certain potentiel de reconversion.

Voici, à titre indicatif, quelques données d'occupation du territoire et du parc résidentiel actuel :

- D'abord une superficie de 6,26 km<sup>2</sup> avec des taux diversifiés d'occupation suivants (2007) :
  - Résidentiel de faible densité : 7,34 % du territoire
  - Résidentiel de moyenne densité : 6,01 % du territoire
  - Résidentiel de haute densité : 3,62 % du territoirepour un total de 17 % du territoire en fonction résidentielle.
- Une densité de 2008 habitants/km<sup>2</sup> (2007). Le nombre de logements à l'hectare n'est pas disponible pour ce secteur, mais il est bien possible que ce type de densité soit supérieur à 50 logements par hectare compte tenu de la forte densité d'habitants/km<sup>2</sup>.
- Un ensemble de 800 maisons, dont 30 % sont des bungalows, 56 % sont des plex (maisons à 5 étages et moins) et seulement 8 % des immeubles à logements multiples. Dans la brochure présentant l'évolution historique de l'architecture résidentielle du Vieux-Vanier (section sud du quartier), on remonte à la période 1910-1920 comme le début de la construction qui caractérise aujourd'hui le Vieux-Vanier. Il s'agit donc d'un bâti qui peut être ancien et parfois vétuste, non de l'ordre du patrimoine.
- Hors zone du Vieux-Vanier, il y a un secteur particulier récemment développé le long de la rivière et qui se caractérise par des résidences modernes à logements multiples ou condos haut de gamme. Un autre secteur ressemblant à la banlieue de Vanier se situe au nord de la voie ferrée et se compose d'un habitat mixte (maison à logements multiples, maisons unifamiliales, maisons en rangée).

- Pour l'heure, le territoire de Vanier en est un entièrement urbanisé avec toute la diversité d'occupation de son territoire (commercial, industriel, institutionnel, résidentiel, emprises routières, etc.) (voir annexe 3 : Système de gestion intégré d'estimation des potentiels de logements - Arrondissement des Rivières)

Et si nous optons pour une hypothèse de pôle attractif du Vieux-Vanier dans un contexte de reconversion potentielle, il pourrait s'ensuivre **d'importants impacts à la fois en termes d'enjeux sociaux et de reconversion sociale progressive de Vanier**. Ce qui suit fait part de nos questionnements, voire inquiétudes à cet effet.

➤ **Questionnements sur une potentialité de reconversion sociale**

À la lumière des données générales présentées dans le Schéma, lesquelles sont liées à des modèles théoriques de développement et d'aménagement, nous avons tenté, au meilleur de nos connaissances, une application concrète du modèle de densification sur un territoire précis avec des caractéristiques sociales particulières. Que ressort-il de cette lecture de confrontation du macro et micro données? Quel serait le comment, le pourquoi et le pour qui d'une possible densification du Vieux-Vanier ?

- Le comment?

À ce sujet, il est possible de se référer concrètement à des expériences réelles de densification de quartier.

Dans un autre contexte d'arrondissement (Sainte-Foy-Sillery), ce processus est déjà en cours. Des promoteurs sont à l'affût d'acquérir des maisons d'une certaine époque occupées par des personnes retraitées ou du 3<sup>e</sup> âge. Leur objectif est de démolir et de reconstruire sous une forme d'habitat multiple, souvent de style condo ou appartements luxueux.

- Le pourquoi?

Il est difficile de procéder à l'élaboration d'une telle hypothèse à la lecture du SAD puisque rien ne laisse supposer un scénario de ce genre. Ce sont de beaux documents produits par des experts avec des démonstrations et des constructions de modèles irréfutables en soi. Mais considérant que même l'existence du quartier de Vanier a été oubliée, on peut bien croire que d'autres oublis, conscients ou non, ont pu se faire.



C'est, croyons-nous, sous l'angle de ce qui n'apparaît pas ou n'a justement pas été pris en considération, que nous terminons avec des questionnements d'un ordre différent, qui en est un de finalité et non de technicalité. Aussi, peut-il être **surprenant qu'aucune allusion ou mention ne soit faite sur les besoins de logements de type abordable ou social.** Et pourtant, le manque est flagrant! Dans une récente consultation sur le programme Accès-Logis relevant de la Société d'habitation du Québec (SHQ), il est prévu d'impliquer davantage les municipalités dans le développement du logement social et abordable.

### **RECOMMANDATION 1**

**QUE LA VILLE DE QUÉBEC PLANIFIE DANS SON SAD UNE PORTION ÉQUITABLE DE LOGEMENTS DE TYPE ABORDABLE ET/OU SOCIAL.**

- Le pour qui?

Qui seront les potentiels bénéficiaires de cette reconversion? Il est facile de concevoir que, s'il s'agit de l'application du modèle convenu dans le SAD, nous verrons apparaître une transformation du tissu social, une occupation de l'espace de plus en plus à la merci de la spéculation. Autrement dit, la population du quartier de Vanier en situation économique difficile ou de statut de classe moyenne fera place à des gens capables de payer le prix fort pour se loger. Ce processus de « gentrification » serait-il le prix à payer pour une densification du type SAD? Voilà tout l'enjeu en termes d'équité sociale!

### **RECOMMANDATION 2**

**LE CONSEIL DE QUARTIER DE VANIER NE SOUHAITE PAS LA RECONVERSION SOCIALE DE NOTRE QUARTIER NI SA TRANSFORMATION ARCHITECTURALE.**

**Dans l'hypothèse d'une éventuelle gentrification du milieu, où les gens du quartier iraient-ils habiter et à quel coût financier et humain?**

**La population de Vanier est-elle favorable à ce type de transformation progressive de son territoire, voire de son milieu de vie?**

**La réponse est NON.**

## **2. Volet mobilité sur le territoire**

Le Conseil de quartier de Vanier est très sensible à tout sujet touchant le déplacement des personnes de tous âges et leur sécurité.

D'abord, nous voulons attirer votre attention sur les délais qui nous sont octroyés pour la production d'un mémoire. En apparence, on semble avoir deux mois pour le faire, mais il y a la période estivale et les vacances pour tous. Plusieurs mémoires seront probablement soumis par des particuliers. Plusieurs conseils de quartier ont démontré un intérêt à faire valoir leurs préoccupations sur cette vision de la mobilité durable dans la Ville de Québec et son agglomération. Plusieurs conseils de quartier ne tiennent pas nécessairement une réunion en juin ni en juillet et août. Donc, nous n'avons que quelques jours pour analyser votre documentation, réfléchir, rédiger un rapport de qualité, le faire approuver par le conseil de quartier lors d'une réunion officielle. Et cet automne, ce sera une période électorale où tous ces comités d'étude seront mis en dormance pour une période de 2 à 3 mois. C'est très regrettable que la Ville de Québec n'utilise pas mieux le réseau des conseils de quartier pour des consultations publiques.

Depuis 2011, la Ville s'est activée à mettre en place des recommandations du Plan de mobilité durable de 2011. C'est très regrettable de constater qu'après 7 années, l'exercice doit être refait bien que l'on ne reparte pas de zéro. Mais c'est très démotivant pour la population de faire le constat de tout le travail qui reste à faire.

### **➤ Les orientations du portrait de la mobilité sur le territoire de l'Agglomération de Québec**

À titre d'usagers(ères) du transport en commun, nous pouvons observer que le RTC a fait beaucoup d'efforts pour améliorer son niveau de service, tant par l'accueil fait par le chauffeur, la propreté à l'intérieur des bus la plupart du temps, la fiabilité et le respect de l'horaire diffusé.

<p><b>Allongement progressif du réseau cyclable</b></p>	<p><b>Les avancements se font très lentement.</b></p> <p><b>Certains quartiers ne sont pas mis en valeur.</b></p> <p><b>Il pourrait y avoir davantage de corridors dans les quartiers résidentiels vers les écoles secondaires sur les territoires de chaque quartier.</b></p> <p><b>Ceci permettrait aux jeunes qui n'ont pas accès au transport scolaire de pouvoir se déplacer en vélo, en sécurité avec le réseau cyclable.</b></p>
<p><b>Arrivée des autobus articulés sur les lignes Métrobus</b></p>	<p>Ce fait permet à davantage d'usagers d'utiliser le même bus sur un parcours précis.</p> <p>Avantage économique et environnemental évident.</p>
<p><b>Mise en service de nouveaux parcours eXpress</b></p>	<p>Très bonne initiative pour se rendre rapidement d'un point A à B en période de pointe.</p> <p>Ces parcours couvrent principalement les zones périphériques de l'agglomération vers les pôles d'attraction.</p>
<p><b>Lancement récent du système d'information aux voyageurs Nomade temps réel</b></p>	<p>Outil fortement apprécié par les usagers « techno ».</p>
<p><b>Synchronisation des feux de circulation</b></p>	<p>Avantage fortement apprécié par les chauffeurs et la clientèle.</p> <p>Permet aux bus d'avoir priorité pour circuler aux feux de circulation.</p>
<p><b>Gestion intelligente du stationnement</b></p>	<p>Les Parc-O-Bus sont très utilisés.</p> <p>Avantage non négligeable pour la clientèle.</p> <p>Il faudrait davantage de promotions de ce service gratuit pour les usagers.</p>

## **1. Structurer, consolider et développer le territoire urbain par le transport public**

Nous sommes en accord avec cette orientation. Mais pas à n'importe quel coût pour les usagers, toutes catégories.

Quel que soit le moyen « structurant » qui sera choisi, il ne faut pas que le coût du laissez-passer mensuel soit plus élevé que le tarif actuel. Il est déjà très élevé pour les services disponibles si on se compare aux usagers de la région de Montréal.

Il faut aussi prendre en considération qu'une bonne partie de la clientèle du transport en commun est captive. C'est leur seul mode de déplacement, auquel il faut ajouter les personnes à faible revenu qui doivent souvent faire un choix entre des médicaments, l'épicerie, des soins de santé ou le laissez-passer mensuel. Il faut éviter que cette clientèle captive devienne vulnérable et s'isole davantage de son environnement social.

Nous avons constaté qu'en 2017, le RTC a fait un effort pour s'adapter à des clientèles particulières, **mais c'est trop peu, malgré les apparences**, tout particulièrement pour les personnes âgées : par exemple, après deux passages aux heures de pointe (hors de son contrôle), il n'y a plus de gain.

## **2. Assurer l'accessibilité aux lieux d'emploi, d'études, d'affaires et de loisirs par des modes de déplacement autres que l'automobile**

Cela devrait être la **priorité numéro un**. Mais il y a encore des secteurs qui sont délaissés par le transport en commun, principalement des parcs industriels.

Par exemple, au Parc industriel Cardinal dans le quartier de Vanier, il y a beaucoup d'entreprises et beaucoup d'employés dans cette zone. Ce territoire est très peu desservi par le réseau du RTC : le seul circuit de bus (no 85) qui passe dans cette zone est le no 85, aux heures de pointe du matin et de fin d'après-midi : 5 départs le matin, 1 sur l'heure du midi et 4 départs en fin d'après-midi. Le premier départ est à 06h35, avec une fréquence de 30 minutes. Le trajet dure environ 10 minutes du centre-ville jusqu'au Parc dans ce secteur.

Les **personnes à la recherche d'emploi** dans le secteur ouest du parc industriel Cardinal (rue Godin) se **retrouvent souvent en difficulté de respecter leurs horaires de travail**. Plusieurs de ces entreprises commencent très tôt le matin, bien avant le premier départ.

Une autre aberration est que le nombre d'arrêts sur la rue Godin n'est pas identique de chaque côté de cette rue : soit 4 du côté est et 6 du côté ouest.

La zone desservie ne couvre que le secteur ouest via la rue Godin. Tout le secteur est, soit les rues Galibois, Fortin et Etienne-Dubreuil, n'est pas desservi et c'est un secteur commercial et industriel aussi avec beaucoup d'employés. La distance à parcourir à partir du boul. Pierre-Bertrand peut facilement être de plus de 1 kilomètre. La distance maximale entre chaque arrêt est en moyenne de ± 500 m.

**RECOMMANDATION 3 :**

**QUE LE RTC PROCÈDE À UNE ANALYSE DE BESOINS DES MODES DE DÉPLACEMENT, TANT DES ENTREPRISES QUE DES EMPLOYÉS DANS LES ZONES DES PARCS INDUSTRIELS SUR SON TERRITOIRE ET TOUT PARTICULIÈREMENT AU PARC INDUSTRIEL CARDINAL.**

**RECOMMANDATION 4**

**QU'IL Y AIT UNE OFFRE DE SERVICE DE TAXIBUS OU DE NAVETTE POUR ACCOMMODER PLUS DE CLIENTS DANS CES ZONES AUX MOMENTS CRITIQUES.**

- 3. Mettre à contribution les institutions et les entreprises qui génèrent d'importants déplacements dans la mise en œuvre de stratégies de mobilité durable**

Effectivement, ils ont un très grand rôle à jouer pour adoucir les problèmes vécus par plusieurs personnes et à identifier des solutions innovantes. Souvent, ces solutions peuvent être à un coût abordable ou presque nul. Voici quelques idées :

**RECOMMANDATION 5**

**QUE LES CÉGÉPS ET L'UNIVERSITÉ LAVAL DIVERSIFIENT DAVANTAGE LES HEURES DE DÉBUT DE COURS AU LIEU DE TOUS LES FAIRE DÉMARRER POUR 8H00 OU 8H30. FAIRE VENTILER SUR AU MOINS DEUX PLAGES HORAIRES EN DÉBUT DE MATINÉE NE DEVRAIT PAS CAUSER UN SI GROS SOUCI AUX INSTITUTIONS D'ENSEIGNEMENT.**

**RECOMMANDATION 6**

**QUE LES ENTREPRISES ACCEPTENT QUE LEURS TRAVAILLEURS PUISSENT AVOIR LE CHOIX D'UN HORAIRE DE TRAVAIL VARIABLE ET/OU FLEXIBLE, POUR AIDER À LA CONCILIATION TRAVAIL/FAMILLE ET POUR LES AIDER DANS LEURS DÉPLACEMENTS.**

➤ **Les solutions pour favoriser la mobilité**

**1. Comportement humain**

Le comportement humain a un très grand rôle à jouer pour contribuer à trouver des solutions.

Le réseau cyclable se développe de plus en plus chaque année. La Ville s'est donnée une vision de développement pour ce volet avec du financement planifié dans son PTI.

L'homme en général veut se rendre du point A à B, le plus directement possible, quel que soit le mode choisi. En vélo, qui n'a pas remarqué que **des** cyclistes démontrent peu de connaissances du Code la route par leurs agissements ou ne s'en préoccupent pas et se sentent non vulnérables. Cela se répète à différents niveaux tant pour les motards, les piétons et les automobilistes. Qui n'a pas vu des cyclistes ou des piétons circuler du mauvais côté de la rue ou de la route (milieux urbain ou rural)?

**RECOMMANDATION 7**

**FAIRE DES RAPPELS DU CODE DE LA ROUTE, ADAPTÉS POUR CHAQUE MODE DE TRANSPORT ET SUR DIFFÉRENTS SUPPORTS MÉDIATIQUES, ET CE, À CHAQUE ANNÉE.**

**RECOMMANDATION 8**

**ENSEIGNER AUX JEUNES DE NIVEAU PRIMAIRE DÈS LE MOIS DE MARS LES BONS AGISSEMENTS EN VÉLO ET COMME PIÉTON, SOIT DÈS QUE LA SAISON DU VÉLO RECOMMENCE.**

La **marche** est à la portée de presque tout citoyen. C'est reconnu que c'est un très bon exercice physique et ne demande pas d'équipements particuliers. C'est facile de marcher là où il y a un trottoir pour circuler sécuritairement. Dans plusieurs quartiers résidentiels de la ville de Québec, souvent il n'y a aucun trottoir des deux côtés de la rue, parfois il y en a un sur un côté. **La présence du trottoir est un facteur important pour le sentiment de sécurité en y circulant.**

**RECOMMANDATION 9**

**QUE LA VILLE DE QUÉBEC DOTE TOUTES SES RUES RÉSIDENTIELLES D'AU MOINS UN TROTTOIR ET QU'IL SOIT DÉNEIGÉ L'HIVER.**

## 2. *Transport actif et en commun*

Plusieurs nouveautés ont contribué à améliorer nettement le niveau de service du RTC. Ce sont les voies réservées, les stationnements incitatifs, les nouvelles voies cyclables principalement. La venue des **voies réservées** a créé tout un bouleversement des habitudes des automobilistes chaque fois où une nouvelle voie réservée a été « implantée », mais combien apprécié de la part des usagers!

Les feux de circulation prioritaires pour les autobus sont une autre avenue intéressante, ainsi que le projet **NOMADE TEMPS RÉEL**. Six circuits de Métrobus ont été mis en fonction depuis des années et sont fortement appréciés par la clientèle ainsi que les Parc-O-Bus parsemés sur tout le territoire le long de ces circuits.

Mais il ne faut **pas négliger les usagers qui ne résident pas à proximité** de ces lignes (800, 801, 802, 803, 804 et 807). Dès le début de l'implantation de ce réseau de Métrobus, nous avons observé que les « circuits réguliers » nos 1 à 95 ont subi les contrecoups, avec un niveau de service réduit sur certaines plages horaires. **Les usagers en sont pénalisés et le coût de leur laissez-passer mensuel n'a pas été réduit pour autant.**

**L'aéroport de Québec** ne figure pas dans la liste des principaux pôles d'attraction, mais il devrait y figurer. Le RTC devrait organiser un service de navettes et/ou de bus de l'aéroport avec les principaux hôtels de la région, comme cela existe dans la majorité des grandes villes canadiennes.

Depuis plusieurs années, la Ville de Québec développe un **réseau cyclable** de plus en plus attrayant pour les cyclistes. Le Conseil de quartier de Vanier encourage la Ville à poursuivre les efforts pour la réalisation des divers projets permettant l'atteinte de ces objectifs.

Cependant, le déplacement utilitaire pose encore des défis énormes. Le développement d'un réseau cyclable de plusieurs kilomètres ne semble pas pallier une situation qui prévaut depuis belle lurette. À cela s'ajoutent les contraintes imposées par les barrières naturelles (par exemple, comment traverser le boul. Charest pour un résident de Duberger qui veut se rendre à Sainte-Foy sans se rallonger? Néanmoins, dans sa vision vélo, la Ville de Québec s'est donnée comme premier axe d'intervention le développement de pistes cyclables prioritaires reliant les pôles de génération de déplacement aux lieux de vie des citoyens avec un regard sur le confort, la sécurité et l'accessibilité universelle tout au long de l'année.

Une analyse rapide du plan du réseau cyclable de la ville de Québec ne nous a pas démontré la facilité pour nos jeunes adolescents et jeunes adultes pour **se rendre à leurs établissements d'enseignement secondaire et collégial en vélo**, mis à part l'Université Laval où un effort a été fait.

#### **RECOMMANDATION 10**

**QUE LA VILLE DE QUÉBEC INCLUT DANS LE RÉSEAU DE PISTES CYCLABLES LES TRAJETS POUR SE RENDRE DE LA MAISON AUX ÉCOLES SECONDAIRES ET AUX CÉGEPS SÉCURITAIREMENT POUR LES ÉLÈVES DU NIVEAU SECONDAIRE ET/OU LES ÉTUDIANTS DU NIVEAU COLLÉGIAL**

Un autre mode de transport actif est le **taxibus**, très sous-développé et méconnu du grand public. Le RTC devrait faire une plus grande promotion de ce service. Dans le même ordre d'idée, pourquoi ne pas rendre ce mode (le taxibus) plus accessible à toute la grande région de l'agglomération, sous condition.

#### **RECOMMANDATION 11**

**QUE LE RTC FASSE D'AVANTAGE LA PROMOTION DU SERVICE DE TAXIBUS; ET QU'IL PUISSE ÊTRE ACCESSIBLE PAR UNE PLUS GRANDE PORTION DES USAGERS SUR TOUT LE TERRITOIRE ET NON RESTREINT AUX ZONES PÉRIPHÉRIQUES DU TERRITOIRE.**

Nous ne sommes pas d'avis qu'il est nécessaire d'engager des sommes dans les milliards \$ pour la réalisation d'un système du type du SRB. **Planter un circuit du type Métrobus sur le boul. Charest (ressemblant au parcours actuel du no 18)** pourrait certainement être mieux perçu par la population en général et à un coût moindre avec une voie réservée.

Un aspect structurant serait que le RTC utilise davantage une **variété de capacités différentes des bus** pour répondre aux besoins selon les circuits utilisés et la plage horaire. En période hors pointe et les fins de semaine, la majorité des bus roule à faible capacité. Utiliser de plus petits bus serait certainement gagnant tant pour l'aspect économique qu'environnemental.



Les principales zones de destination sont très éparpillées sur le territoire de l'agglomération. La tendance actuelle est d'offrir un très haut niveau de service à proximité de ces zones, mais il faut oublier la clientèle qui circule principalement dans son quartier ou dans le quartier voisin. Pourquoi prendre une heure en bus, incluant le temps d'attente de la 2<sup>e</sup> bus, lorsqu'à pied cela prendrait environ 20 min pour un jeune marcheur. Par exemple, partir de la rue Samson (Vanier) pour se rendre sur la rue Gardénia (Duberger).

Un bon exemple est le circuit no 64 qui part du centre-ville St-Roch pour se rendre aux Galeries de la Capitale en passant dans le quartier de Vanier, soit un trajet en diagonale par rapport aux principaux axes routiers. C'est très gagnant!



## **Annexe 1 : Liste des recommandations**

### **RECOMMANDATION 1**

**QUE LA VILLE DE QUÉBEC PLANIFIE DANS SON SAD UNE PORTION ÉQUITABLE DE LOGEMENTS DE TYPE ABORDABLE ET/OU SOCIAL.**

### **RECOMMANDATION 2**

**LE CONSEIL DE QUARTIER DE VANIER NE SOUHAITE PAS LA RECONVERSION SOCIALE DE NOTRE QUARTIER NI SA TRANSFORMATION ARCHITECTURALE.**

### **RECOMMANDATION 3:**

**QUE LE RTC PROCÈDE À UNE ANALYSE DE BESOINS DES MODES DE DÉPLACEMENT, TANT DES ENTREPRISES QUE DES EMPLOYÉS DANS LES ZONES DES PARCS INDUSTRIELS SUR SON TERRITOIRE ET TOUT PARTICULIÈREMENT AU PARC INDUSTRIEL CARDINAL.**

### **RECOMMANDATION 4**

**QU'IL Y AIT UNE OFFRE DE SERVICE DE TAXIBUS OU DE NAVETTE POUR ACCOMMODER PLUS DE CLIENTS DANS CES ZONES AUX MOMENTS CRITIQUES.**

### **RECOMMANDATION 5**

**QUE LES CÉGEPS ET L'UNIVERSITÉ LAVAL DIVERSIFIENT DAVANTAGE LES HEURES DE DÉBUT DE COURS AU LIEU DE TOUS LES FAIRE DÉMARRER POUR 8H00 OU 8H30. FAIRE VENTILER SUR AU MOINS DEUX PLAGES HORAIRES EN DÉBUT DE MATINÉE NE DEVRAIT PAS CAUSER UN SI GROS SOUCI AUX INSTITUTIONS D'ENSEIGNEMENT.**

### **RECOMMANDATION 6**

**QUE LES ENTREPRISES ACCEPTENT QUE LEURS TRAVAILLEURS PUISSENT AVOIR LE CHOIX D'UN HORAIRE DE TRAVAIL VARIABLE ET/OU FLEXIBLE, POUR AIDER À LA CONCILIATION TRAVAIL/FAMILLE ET POUR LES AIDER DANS LEURS DÉPLACEMENTS.**

### **RECOMMANDATION 7**

**FAIRE DES RAPPELS DU CODE DE LA ROUTE, ADAPTÉS POUR CHAQUE MODE DE TRANSPORT ET SUR DIFFÉRENTS SUPPORTS MÉDIATIQUES ET CE, A CHAQUE ANNÉE.**

**RECOMMANDATION 8**

**ENSEIGNER AUX JEUNES DE NIVEAU PRIMAIRE DÈS LE MOIS DE MARS LES BONS AGISSEMENTS EN VÉLO, SOIT DÈS QUE LA SAISON DU VÉLO RECOMMENCE.**

**RECOMMANDATION 9**

**QUE LA VILLE DE QUÉBEC DOTE TOUTES SES RUES RÉSIDENTIELLES D'AU MOINS UN TROTTOIR, ET QU'IL SOIT DÉNEIGÉ L'HIVER.**

**RECOMMANDATION 10**

**QUE LA VILLE DE QUÉBEC INCLUT DANS LE RÉSEAU DE PISTES CYCLABLES LES TRAJETS POUR SE RENDRE DE LA MAISON AUX ÉCOLES SECONDAIRES ET AUX CÉGEPS SÉCURITAIREMENT POUR LES ÉLÈVES DU NIVEAU SECONDAIRE ET/OU LES ÉTUDIANTS DU NIVEAU COLLÉGIAL**

**RECOMMANDATION 11**

**QUE LE RTC FASSE DAVANTAGE LA PROMOTION DU SERVICE DE TAXIBUS; ET QU'IL PUISSE ÊTRE ACCESSIBLE PAR UNE PLUS GRANDE PORTION DES USAGERS SUR TOUT LE TERRITOIRE ET NON RESTREINT AUX ZONES PÉRIPHÉRIQUES DU TERRITOIRE.**

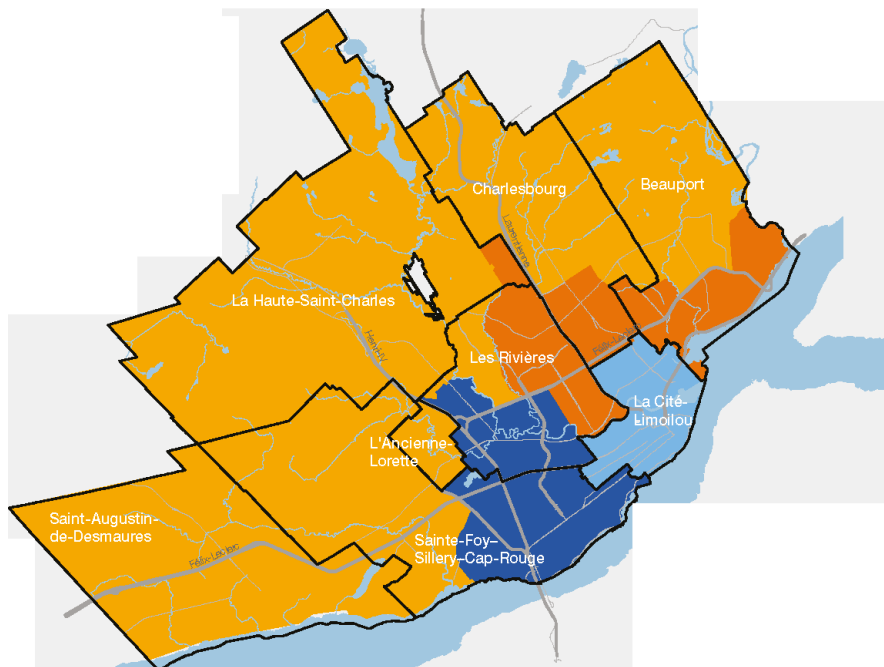
## Annexe 2 : Le territoire

### Le territoire de l'agglomération couvre une superficie de 550 km<sup>2</sup>

Quatre grands secteurs peuvent être définis d'après leurs caractéristiques comparables en matière de formes urbaines, d'activités, d'offre en transport et de comportements de mobilité :

- Cœur historique et centre-ville de l'agglomération, le secteur du **Centre Est** correspond aux limites administratives de l'arrondissement de La Cité-Limoilou;
- Pôle d'attraction régional, le secteur du **Centre Ouest** regroupe les quartiers du plateau de l'arrondissement de Sainte-Foy-Sillery-Cap-Rouge et le quartier Duberger-Les Saules de l'arrondissement des Rivières;
- Secteur de proche banlieue, **Beauport- Charlesbourg** unit les quartiers historiques de ces deux arrondissements, en plus du quartier Neufchâtel Est-Lebourgneuf;
- Le reste du territoire de l'agglomération constitue la **première couronne**, incluant les municipalités de L'Ancienne-Lorette et de Saint-Augustin-de-Desmaures.

En 2011, la première couronne représentait environ la moitié (49,2 %) du périmètre d'urbanisation du territoire de l'agglomération de Québec, et 44,3 % de la population de celle-ci.



Carte 1 / Territoire de l'agglomération de Québec



# Annexe 3 : Système de gestion intégré d'estimation des potentiels de logements

