

Mémoire présenté par
Willem Fortin, membre du Conseil de quartier Saint-Jean-Baptiste

Sur le Plan de mobilité durable

Pour un projet de vie active et en santé

Septembre 2010

Willem Fortin

Présentation du mémoire

Willem Fortin est membre du Conseil de quartier Saint-Jean-Baptiste depuis 2009. Il a été chargé de la rédaction du mémoire déposé par le conseil lors de la consultation « Vivre et se déplacer en ville », en juin 2009. Il est détenteur d'un diplôme de maîtrise en philosophie et d'un diplôme de maîtrise en aménagement du territoire et développement régional. Il demeure dans le quartier Saint-Jean-Baptiste depuis 2003, après avoir demeuré dans l'arrondissement Charlesbourg pendant plusieurs années.

Il n'est pas possible de déposer un mémoire dans le cadre des audiences sur le Plan de mobilité durable sans adresser de sincères félicitations aux personnes qui ont contribué à la préparation de ce document.

Le présent document n'ayant pas été adopté en assemblée du Conseil de quartier, il n'engage que son auteur. Il reprend la structure des recommandations contenues dans le Plan de mobilité durable.

Première série de recommandations : les cibles

Constats

Les arguments invoqués dans le Plan de mobilité durable pour justifier les objectifs de faire passer la part modale du transport en commun à 26% et celle des déplacements actifs à 17% découlent principalement d'une volonté de réduire l'utilisation de l'automobile. « *Le groupe de travail sur la mobilité durable estime que pour améliorer la qualité de vie urbaine et réduire la congestion routière et les problèmes qui y sont associés, il est essentiel d'accroître nettement la proportion des déplacements en transport collectif.*¹ » Il est étonnant qu'il ne soit fait aucune mention des problèmes de santé liés aux habitudes de mobilité. L'Organisation mondiale de la santé considère pourtant que l'obésité est désormais une épidémie, particulièrement dans les pays occidentaux. Or, la pratique du vélo ou de la marche sont d'excellents moyens de contrôler son poids. Au Canada, les coûts des soins de santé pour les problèmes liés à l'obésité sont estimés à environ 9,6 milliards de dollars pour l'année 2006 seulement, selon Rebecca Mollard². Pourquoi ne pas mentionner combien d'économies le réseau de la santé pourrait réaliser si dix-sept pourcent des déplacements étaient actifs? Ainsi, en se basant sur le coût des soins de santé de 2006, si dix pourcent de la population de la Communauté métropolitaine de Québec effectuaient 3 déplacements par semaine à vélo sur une distance d'environ huit kilomètres, et combinait ce choix à une diète équilibrée, le réseau de la santé pourrait épargner environ 15 millions de dollars par année!

Avis

Le Plan de mobilité durable fixe des objectifs atteignables et souhaitables. Il faut cependant faire davantage ressortir les avantages de l'atteinte de ces objectifs pour que la population comprenne mieux pourquoi ces objectifs s'imposent et pourquoi il faut mettre en œuvre des mesures permettant de les atteindre.

L'urbanisation

Constats

L'urbanisation me semble être la composante principale qui explique les déplacements quotidiens, loin devant l'offre de mobilité (qu'il s'agisse d'autoroutes, du coût d'utilisation d'un véhicule individuel ou de l'offre de transport alternatif). Il est temps que la Ville de Québec saisisse le taureau par les cornes et fasse les choix qui s'imposent pour décider de son urbanisation plutôt que de laisser ce rôle entre les mains des entrepreneurs qui ne recherchent que le profit à plus court terme possible.

Avis

Les recommandations contenues dans cette partie sont toutes souhaitables. Par contre, il faudrait pratiquement un Plan d'urbanisation et de vie adopté collectivement pour appuyer le plan de mobilité durable. Les limites du Plan de mobilité durable sont rapidement atteintes dans ce domaine. Ainsi, le Plan d'urbanisation et de vie pourrait constituer un « contrat social » pour les personnes qui décident

¹ Ville de Québec, 2010. *Plan de mobilité durable • Document de consultation* • Juin 2010, page 39.

² Mollard, Rebecca, Kristy Wittmeier, Ashlee McGuire et Jonathan McGavock, 2007. « Physical activity and proper food choices for healthy weight in children and adolescent ». *Le diabète au Canada*, vol. 20, no 2 (été), p. 6-10.

de vivre à Québec car il constituerait une projection (dans le sens où on se projette dans l'avenir) de ce que les citoyens désirent pour la ville de Québec pour les cinquante prochaines années. Il s'agirait en quelque sorte d'un projet de vie authentique pour ceux qui décident d'y vivre et d'un projet de développement pour l'autorité municipale.

Le transport collectif

Constats

Ces recommandations sont le nœud du Plan de mobilité. Le mémoire du Conseil de quartier mentionnait que, « *Pour rendre l'autobus plus attrayant dans les banlieues, il serait intéressant de leur fournir des modèles plus compacts et silencieux (comme l'écolobus) pour rabattre la clientèle vers les terminus d'où il lui sera possible de prendre un autobus qui le mènera à bon port.*³ » Ainsi, le concept de réseau à quatre niveaux (recommandation 14) est un modèle idéal.

Le projet de tramway est aussi une des recommandations de cette partie qui mérite toute notre attention.

Avis

Les recommandations semblent être d'excellents moyens de rendre le transport en commun attrayant pour un plus grand nombre de personnes. Le service à quatre niveaux pourrait apporter la souplesse dont on a besoin les personnes habitant en banlieue. Le tramway pourrait, quant à lui, changer l'image du transport en commun tout en ayant un effet structurant sur les secteurs par lesquels il passe. À cet effet, il serait utile d'évaluer avec le plus grand soin le parcours qu'il devrait emprunter en estimant de façon précise les retombées fiscales potentielles pour la ville. Le parcours proposé est-il optimal? Il n'est pas possible de répondre à cette question pour le moment et il faudra y répondre pour susciter l'adhésion au projet.

Le réseau routier

Constats

La conversion de certains tronçons d'autoroute en boulevard urbain pourrait avoir pour effet de rendre les automobilistes plus sensibles aux autres utilisateurs de la route. La mise en place de mesures visant à limiter l'emprunt de rues locales semble aussi être un objectif louable. Toutes les mesures de cette partie du Plan de mobilité durable pourraient avoir un impact sur l'attitude des automobilistes. Ce changement de paradigme dans lequel doivent s'engager les conducteurs doit être initié par des aménagements routiers qui invitent à conduire différemment.

Avis

Il faut sensibiliser les automobilistes qui choisiront de demeurer au volant de leur voiture plutôt que d'adopter un mode de déplacement collectif ou actif à l'importance d'adopter une conduite responsable. La sécurité du nombre grandissant de piétons et de cyclistes que le Plan de mobilité

³ Conseil de quartier Saint-Jean-Baptiste, 2009. Mémoire présenté par le Conseil de quartier Saint-Jean-Baptiste en vue de l'élaboration d'un Plan de mobilité durable, page 7.

durable permet d'anticiper, du moins si ses objectifs sont atteints, dépend pour une large part de l'attitude des conducteurs d'automobiles.

L'automobile

Constats

L'utilisation des services d'auto-partage et le covoiturage sont des moyens efficaces de réduire le nombre d'automobiles sur les routes.

Avis

Il faut promouvoir ces moyens de déplacements.

Le transport actif

Constats

L'élimination graduelle de stationnements sur le boulevard René-Lévesque permettrait d'aménager une piste cyclable en site propre et/ou d'augmenter les heures de service des voies réservées pour l'autobus. Deux propositions ont été présentées lors de la soirée du 28 septembre. L'une avec une piste cyclable en site propre sur le boulevard René-Lévesque, l'autre avec une voie cyclable sur la rue Père Marquette qui traverserait les terrains du Collège Saint-Charles-Garnier et Notre-Dame-de-Bellevue. Cette dernière alternative était l'une des recommandations du Conseil de quartier Saint-Jean-Baptiste : « rendre la chaussée désignée présente sur Père Marquette plus directe. Pour ce dernier point, la ville pourrait négocier des servitudes de passage sur les terrains des communautés religieuses qui bloquent le passage à plusieurs endroits, comme le collège Saint-Charles-Garnier, et le collège Notre-Dame-de-Bellevue pour y faire passer une piste cyclable.⁴ »

Avis

La consolidation de la voie cyclable sur Père Marquette devrait être privilégiée dans un premier temps pour les raisons qui suivent. D'abord, la rue Père Marquette est plus centrale en terme de dénivellation sur le plateau que le boulevard René-Lévesque, qui est situé plus en hauteur. Deuxièmement, la forte réaction de certains automobilistes à la proposition de rendre le boulevard René-Lévesque à une seule voie consacrée à l'automobile fait craindre pour la sécurité des cyclistes ailleurs que sur les pistes en site propre si ce projet devait se réaliser. La tension est déjà palpable sur la route entre automobilistes et cyclistes, comme en témoigne l'article de Samuel Auger publié dans Le Soleil du 30 juin 2010.⁵ Troisièmement, la suppression d'espaces de stationnement automobiles sur le boulevard René-Lévesque, en servant à créer une piste cyclable en site propre, ne permet aucunement de compenser les commerçants pour les stationnements perdus car les cyclistes peuvent passer, mais ne peuvent pas s'arrêter s'ils n'ont pas, pour leur vélo, des espaces de stationnement sécuritaires. Ainsi, il serait intéressant d'utiliser les espaces de stationnement pour

⁴ Idem.

⁵ Samuel Auger, 2010. À vélo dans le trafic : ça joue dur, « *Le Soleil* », 30 juin 2010. Source : <http://www.cyberpresse.ca/le-soleil/actualites/la-capitale/201006/29/01-4294299-a-velo-dans-le-traffic-de-quebec-ca-joue-dur.php>

automobiles pour y stationner plutôt des vélos, en dehors des heures de voies réservées au métrobus, cela va soi! En compensant la perte d'espaces pour les automobiles par le gain d'espaces pour les vélos, les commerçants seront certainement les grands gagnants. En prenant exemple sur la ville de Portland, où il est désormais obligatoire pour les nouveaux commerces situés au centre-ville de prévoir des espaces de stationnement intérieurs ou sur rue, la ville de Québec pourra faire valoir auprès des commerçants les avantages que cette mesure pourrait présenter. M. Rex Burkholder, conseiller au Metro Regional Portland, a expliqué comment les commerçants ont résisté à la mesure prise au centre-ville. Cependant, après quelques mois, les commerçants ont commencé à convertir volontairement des espaces de stationnement pour automobiles en espaces pour les vélos!⁶

Par la suite, dans une phase deux du développement du circuit cyclable, la piste sur le boulevard René-Lévesque pourrait être implantée en site propre. Le « choc » causé par la suppression d'espaces de stationnement.

Pour terminer, il n'apparaît pas opportun de faire une piste cyclable sur l'avenue Turnbull. Cette avenue a une pente trop prononcée pour être viable pour les cyclistes. L'avenue Bourlamaque pourrait être une alternative intéressante pour rejoindre le chemin Sainte-Foy.

L'intermodalité

Constats

L'objectif de cette proposition est de multiplier les alternatives de déplacements. J'y souscris totalement.

Avis

Le projet de train à grande vitesse sur le corridor Québec-Windsor devrait être un des éléments de cette partie du Plan de mobilité durable. En effet, ce grand projet offrirait aussi une alternative aux déplacements interurbains. L'offre de déplacements collectifs efficaces entre Québec et Montréal ajoute un argument à toute personne qui envisage de se départir de son habitude de tenir le volant de son automobile personnelle à tous les jours.

Le transport des marchandises

Constats

Est-il possible d'aller contre la tendance actuelle à la livraison juste à temps? Les commerces diminuent leur superficie d'entreposage, d'où leurs attentes élevées face à la livraison des biens et marchandises. Est-il surprenant, dans ce contexte que le transport des marchandises soit principalement fait sur la route? Pas du tout? Peut-on se contenter d'offrir des modes de transport des marchandises alternatifs? Cela paraît simpliste car cette hypothèse va à contre-courant des exigences modernes du marché. Il faut probablement revoir les modes de consommation afin que les consommateurs demandent moins de produits livrés en provenance de l'extérieur de la région. La ville de Québec peut-elle agir sur cet aspect de la société?

⁶ Rex Burkholder, 2010. *How Bicycles Can Transform Cities and Save the World*, présentation faite dans le cadre du colloque Vers des collectivités actives tenu à Montréal le 21 avril 2009.
http://www.vivreenville.org/pdf/ColloqueVCA/Rex%20Burkholder_Bicycles%20Transform%20Cities_VenV_ColloqueVCA.pdf

Avis

La consommation locale devrait devenir un créneau de la ville de Québec. Le Plan de mobilité durable propose de revoir l'urbanisation du territoire de la CMQ. Un élément important favorisant la consommation locale est le maintien des moyens de production locaux. Le premier secteur affecté par l'urbanisation est celui qui est directement victime de l'appropriation des terres aux fins de l'urbanisation. Ce secteur est l'agriculture. Lorsque la ville s'étend sur les terres agricoles qui sont ses voisines, elle se place dans une position de dépendance envers les importations. Il faut stopper cette tendance et maintenir nos terres agricoles afin d'avoir une production locale. D'autres secteurs d'activité qui sont en déclin (le textile, le bois d'œuvre, pour n'en nommer que quelques uns) pourraient aussi bénéficier d'une aide afin de maintenir la production locale et limiter ainsi le transport de marchandises.

Les partenaires

Constats

Les partenaires sont nombreux pour rendre le Plan de mobilité durable concret. Il est surprenant de ne pas voir les MRC qui font partie de la CMQ être nommées dans la liste des partenaires.

Avis

Il ne faut pas oublier les partenaires à l'interne de la Ville pour réaliser certains projets qui s'inscrivent dans les axes du Plan de mobilité durable. Parmi les projets qui dépendent des forces à l'interne, le projet Sainte-Claire, rue partagée, l'aménagement des rues des axes est-ouest dans le quartier Saint-Jean-Baptiste et le lien mécanique au nord du Centre des congrès.

Il ne faut pas oublier non plus les partenaires en dehors de la ville, soient les MRC voisines (Portneuf, Jacques-Cartier, Côte-de-Beaupré et Île d'Orléans). Ces dernières ont leur mot à dire sur le développement futur de la CMQ et leurs interventions sur le territoire sur lequel elles ont autorité peuvent s'inscrire dans la foulée du Plan de mobilité durable si seulement on se donne la peine de susciter leur adhésion à celui-ci.

Conclusion

L'objectif de ce mémoire est d'encourager les membres du groupe de travail sur la mobilité durable à mettre de l'avant des mesures qui permettront d'améliorer la qualité de vie des gens qui demeurent dans la CMQ. Les enjeux du développement et des déplacements qui en découlent sont très complexes et impliquent un grand nombre d'acteurs aux intérêts parfois divergents. Il est primordial d'impliquer tous les partenaires concernés par le Plan de mobilité durable pour que sa mise en œuvre ne soit pas un coup d'épée dans l'eau en ayant pour effet de repousser les limites de l'urbanisation dans les MRC voisines.

La mise en œuvre du Plan est une autre question qu'il faudra aborder tôt ou tard. Le coût des projets fera certainement l'objet d'âpres débats ainsi que leur financement. Il serait fort dommage qu'un Plan génial ne s'avère, dans les faits, qu'un amalgame de compromis pour ménager la chèvre et le chou. Les coûts (tant économiques que politiques!) seront élevés, mais le jeu en vaut la chandelle.

Il est possible de réduire l'impact des déplacements des personnes et des marchandises. Le Plan de mobilité durable, tel que proposé, s'approche d'un projet urbain qui peut fort bien contribuer de manière importante à atteindre cet objectif. Il pourra sans aucun doute susciter l'adhésion s'il est bien expliqué à la population. Je me fais personnellement un devoir, à compter de ce jour, de devenir un ambassadeur de ce plan auprès des sceptiques.