



CONSEIL  
DE QUARTIER  
de Montcalm

## **Plan de mobilité durable – mémoire**

**Septembre 2010**

## **Commentaires généraux en introduction**

D'entrée de jeu, le conseil de quartier de Montcalm tient à féliciter les membres du groupe de travail et l'équipe de production du document pour la qualité de leur travail. Il nous semble en effet que le Plan de mobilité durable (PMD) s'efforce de répondre aux attentes exprimées depuis plusieurs années tant par les conseils de quartier que par les groupes communautaires de sensibilisation aux enjeux du développement durable et de la qualité de l'aménagement urbain.

Une mention particulière mérite d'être faite pour le souci que la Ville manifeste à l'égard des enjeux de santé publique qui militent en faveur du transport actif et des aménagements qui rendent ce mode de déplacement attrayant. Bravo! S'il faut revoir les normes de conception des rues, les limites de vitesse (40 km en ville) et la gestion des phases piétonnes aux feux de circulation afin que cyclistes et piétons puissent circuler en sécurité, nous encourageons la Ville à aller de l'avant dans ce sens avec détermination.

On peut regretter que le but réel visé par ce programme d'action soit de faire de Québec une ville suffisamment attrayante pour ceux qui n'y habitent pas encore (la main-d'œuvre hautement qualifiée à laquelle réfère le document) et dans l'espoir d'y présenter des événements d'envergure internationale, plutôt que de satisfaire aux attentes de ses propres résidents. La perspective laisse pour le moins songeuse puisqu'on sait que la tenue des grandes manifestations n'est pas toujours compatible avec la qualité de vie de ceux qui vivent à proximité.

En outre, on constate que certains projets sur lesquels la Ville consulte la population, par exemple le tracé du tramway, sont déjà engagés. On comprend mal alors à quoi doit servir la consultation.

## **Urbaniser autrement**

Pour « urbaniser autrement », la Ville de Québec met de l'avant plusieurs propositions intéressantes, pertinentes et tout à fait en lien avec les commentaires émis par le conseil de quartier dans le cadre du Plan particulier d'urbanisation (PPU) de la colline Parlementaire dernièrement.

Le conseil de quartier est d'accord avec la vision proposée par les autorités de favoriser les pôles d'activité mixtes, de concevoir des aménagements qui tiennent compte des besoins plus particuliers de certains groupes de résidents : personnes âgées, personnes à mobilité réduite et jeunes familles. Dans cette perspective, la diversité des services et des commerces de proximité, y compris des services de garde accessibles, est à privilégier. Il convient pour cela d'autoriser parfois l'occupation par un commerce d'une surface suffisamment grande et qui puisse grâce à cela tirer son épingle du jeu face à la vive concurrence des hypermarchés de banlieues.

Le conseil se permet d'insister sur la sécurité des déplacements, qui pose problème à Québec, notamment autour des zones scolaires, et qui commande des mesures supplémentaires de contrôle de la vitesse de la circulation automobile, des aménagements appropriés et des campagnes de sensibilisation. La Société de l'assurance-automobile du Québec pourrait jouer un rôle à cet égard. Il encourage tout particulièrement le Réseau de transport de la capitale (RTC) à

promouvoir une image de courtoisie et de conduite sécuritaire auprès de ses chauffeurs afin de changer les comportements délinquants trop fréquemment rapportés.

Le conseil voudrait également insister sur le problème du bruit dans les zones les plus achalandées en soirée, ceux du quartier Montcalm plus particulièrement, un autre problème qui revient constamment parmi les demandes exprimées par les résidants et qui devrait être considéré également dans un plan d'action concernant les déplacements.

Comme le conseil l'a nombre de fois souligné, il convient de favoriser une densification des zones urbaines, mais une densification modérée. Pour mettre fin à l'étalement urbain, le conseil convient qu'il faut :

- offrir aux nouveaux ménages une diversité de modes d'habitation à l'intérieur du périmètre urbanisé;
- inciter fortement le gouvernement du Québec à épauler la Ville et la Communauté municipale de Québec dans leurs efforts pour contrôler l'étalement.

Afin de raffermir le caractère novateur de l'aménagement urbain, le conseil pense en effet qu'il faut introduire un mode de zonage d'accessibilité et s'assurer que les nouveaux développements et les services fréquemment utilisés soient implantés aux endroits les mieux desservis par le transport en commun. Par contre, il estime qu'il faut prévoir également une meilleure desserte par les transports en commun déjà existants.

Il est en effet essentiel de développer de nouveaux quartiers à l'intérieur des limites du territoire de la ville selon différents modèles tout en assurant la qualité de vie des résidants : espaces verts, parcs d'amusement sécuritaires, aires piétonnes, transports en commun et pistes cyclables facilement accessibles.

Le conseil encourage la Ville à urbaniser les espaces libres et sous-utilisés : construire des immeubles de densité moyenne à vocation mixte (résidences et services) qui peuvent être desservis par le transport en commun. Il est favorable à une densification à l'échelle humaine le long des grandes artères en construisant des immeubles résidentiels de trois à cinq étages maximum.

Il trouve également important de stimuler le développement de nouveaux concepts de résidences unifamiliales : avoir des solutions de rechange à la résidence isolée en banlieue et bi-familiales et d'attirer les ménages avec enfants en favorisant les habitations qui donnent accès à un terrain privé ou semi-privé. La Ville pourrait ainsi répondre aux besoins de logements bi-générationnels, par exemple, en encourageant la transformation des maisons unifamiliales en immeubles intergénérationnels. Autre possibilité, elle pourrait favoriser la construction de résidences pour personnes âgées au-dessus des centres d'achat. Cette possibilité offrirait plusieurs avantages aux résidants comme aux commerçants et à la communauté.

### **Faire du transport collectif un outil structurant de la consolidation et du développement du territoire**

Le conseil de quartier est en accord avec la vision générale développée au point 5.2 sur les effets structurants du transport en commun. Ainsi, le choix des axes de densification dans les quatre directions mentionnées (voir schéma page 55) nous apparaît très valable pourvu que l'accent soit mis sur les pôles à desservir. Ces axes d'expansion sont géographiquement bien choisis et

bien ciblés. Ils viennent consolider la plus ancienne partie de la ville. En développant de cette manière, aucun espace dit « sous-développé » ou « non-densifié » n'existera plus à l'avenir entre le centre-ville et les pôles complémentaires de Sainte-Foy, Lebourgneuf et d'Estimauville. En outre, cette approche favorisera le développement, non pas d'un centre-ville, mais bien de plusieurs centres, de grandeur variable et au caractère particulier, ce qui contribuera d'autant à décongestionner les zones d'activité actuellement sous pression.

La vision proposée des pôles complémentaires, reliés à l'ancien centre-ville par les axes de densification choisis dans le mémoire, luttera efficacement contre l'étalement urbain. Pour cela, vivement un transport en commun non seulement efficace, mais surtout un transport en commun fréquent, confortable, à prix modique – quitte à ce qu'il soit davantage subventionné s'il le faut afin de réduire la présence de l'automobile en ville – et capable de lutter efficacement contre les gaz à effet de serre (tramway, métro sur rails, etc.). Dans le cadre des services existants, des efforts sont assurément à faire pour accroître la fréquence dans certains secteurs éloignés (comme sur le boulevard Duplessis) et en soirée, et éviter la juxtaposition des passages, ce qui n'est pas toujours le cas actuellement. Des formules ayant fait leur preuve, comme l'Écolobus, sont aussi à envisager pour relier les artères commerciales, dans une perspective moins folklorique qu'utilitaire.

Le conseil est tout à fait d'avis de proposer des incitatifs pour favoriser le transport en commun et améliorer les services, mais il pense qu'il faut aussi prévoir des mesures décourageant l'usage de l'automobile en ville : taxe, prix du stationnement, réduction du nombre de cases de stationnement, voies réservées, suppression des avantages liés au stationnement par les employeurs, postes de payage, etc., en plus des stationnements incitatifs aux portes de la ville. Il est persuadé qu'il faut envisager la transformation des habitudes de déplacement de façon progressive en offrant d'abord une diversité de services de transport en commun de très bonne qualité, susceptibles d'attirer davantage la clientèle, ce qui contribuera à réduire l'usage de l'automobile. Il estime cependant qu'il faut aussi tenir compte des impacts sur la fréquentation des commerces, ceux du quartier Montcalm par exemple, en offrant aux automobilistes des alternatives en matière de stationnement.

Le conseil de quartier de Montcalm est convaincu qu'il importe de se montrer déterminé dans la volonté de faire changer les mentalités et audacieux dans les solutions proposées. C'est pourquoi il encourage la Ville à adopter une position des plus progressistes à cet égard et à faire ainsi de Québec une ville avant-gardiste.

À propos du choix du tramway, le conseil est d'accord avec l'idée de privilégier un déplacement rapide entre les grands pôles d'activités, mais il aimerait connaître les avantages et les inconvénients de ce choix plutôt qu'un autre mode de transport collectif, car ces autres modes se révéleraient peut-être plus efficaces et moins coûteux.

Ajoutons à cela que la réalisation d'un véritable aménagement utilitaire pour les cyclistes appuiera le transport en commun dans l'objectif de réduire la présence de l'automobile et de décongestionner les différents pôles d'activité de Québec.

### **Multiplier le choix des modes de déplacement.**

Cette section du mémoire apparaît peut-être plus conservatrice. Pourquoi ne pas penser à d'autres avenues possibles, comme les gondoles, les minirails, une navette mécanique pour traverser les ponts, un lien mécanique sur rails entre la basse-ville et la haute-ville, un tapis

roulant, etc. Il faut sortir des sentiers battus et proposer des solutions d'avenir moins polluantes et moins bruyantes que les dispositifs actuels. La Ville pourrait mettre à contribution les chercheurs pour des projets originaux adaptés aux styles des quartiers (Vieux-Québec, plus traditionnel, secteur des galeries de la Capitale, plus futuriste).

### **Utiliser l'automobile autrement**

Le conseil trouve favorable la recommandation du comité de travail relativement aux mesures de découragement de la circulation de transit dans les rues de quartier.

Il appuie également sa recommandation de favoriser l'accessibilité aux voies réservées aux transports en commun aux personnes faisant du covoiturage et recommande que ce même principe soit évalué pour les artères principales de la ville.

Enfin, il estime qu'il importe d'« assurer la fluidité du réseau autoroutier, dans le respect de sa mission de transit interrégional ». Ainsi, comme dans plusieurs grandes villes modernes, il serait préférable d'éliminer les autoroutes dans les villes tout en prévoyant des circuits contournant la ville pour les véhicules venant d'autres régions ou se rendant vers d'autres régions.

### **Penser autrement les modes de déplacements actifs**

Le conseil endosse la vision du comité de travail quant à l'amélioration des déplacements actifs, soit par la marche et le vélo. Il suggère de penser les déplacements en vélo, non pas en confinant les cyclistes sur des pistes qui leur seraient réservées, mais en prévoyant leur présence partout sur le réseau.

Le conseil est aussi en accord en ce qui a trait à l'intégration de diverses solutions proposées par le Plan de mobilité durable pour faire face au vieillissement de la population. Il est entièrement d'accord avec l'idée d'adapter la gestion des phases piétonnes des feux de circulation pour répondre aux besoins des personnes âgées et à tous les autres piétons par la même occasion, en faisant en sorte que ces phases apparaissent automatiquement au cycle suivant et non après la totalité des cycles, comme cela existe dans toutes villes soucieuses de favoriser les déplacements à pied de leurs citoyens.

Le conseil recommande à la Ville de Québec de travailler en collaboration avec les acteurs du milieu du quartier Montcalm afin de prévoir un plan de développement pour le terrain vacant au coin de l'avenue Cartier et René-Lévesque. Ce terrain se prête parfaitement à l'aménagement d'une place publique au cœur des activités de commerces et de services ainsi que d'un espace d'attente et de rencontre près des principaux points d'arrêts du transport en commun.

Le conseil recommande également à la Ville de réaliser des études évaluant l'impact des deux scénarios de voies ou bandes cyclables soumis dans le PMD afin que la population et les résidents du quartier Montcalm plus particulièrement touchés puissent exprimer leurs préférences en toute connaissance de cause. D'autres scénarios, celui de la Grande Allée, du chemin Sainte-Foy, des aménagements temporaires et des pistes intégrées aux trottoirs élargis doivent aussi être analysés. Dans l'état actuel des informations disponibles, aucun des intervenants consultés n'est en mesure de prendre une décision éclairée et la consultation s'avère donc perdre de sa pertinence.

Il apparaît nécessaire au conseil que l'analyse des réaménagements possibles du boulevard René-Lévesque et d'autres artères prenne en compte les effets de déviation des automobiles vers les rues résidentielles parallèles. Selon le conseil, il n'est pas souhaitable d'accroître fortement la circulation automobile dans les divers quartiers en périphérie des nouveaux aménagements. Le conseil considère que la Ville de Québec devrait faire la démonstration hors de tout doute que le scénario retenu est le plus intéressant et que c'est celui qui aura le moins d'impacts négatifs sur la qualité de vie résidentielle et commerciale dans le secteur.

En ce qui concerne le réaménagement de René-Lévesque, il faudra tenir compte de l'effet de l'implantation d'un terre-plein central et sa transformation en voie à sens unique. Le conseil se questionne aussi quant aux impacts négatifs de l'élimination graduelle des cases de stationnement sur le boulevard René-Lévesque. Comme il s'agit d'une artère ayant une mixité commerciale et résidentielle, il va de soi d'envisager des solutions possibles au retrait des cases de stationnements à cet endroit. Selon le conseil, des scénarios alternatifs, dont la construction d'espaces de stationnement souterrain et l'amélioration de la signalisation de ceux-ci doivent faire partie des discussions et des solutions.

Enfin, le conseil considère qu'une table de discussion entre les élus et les acteurs touchés dans ce dossier devrait être formée afin de mesurer concrètement les impacts du projet.

### **Intermodalité**

L'intermodalité apparaît au conseil comme une condition de base de la mise en œuvre du PMD. Il est important de ne pas négliger le transport ferroviaire et le transport maritime des marchandises, dont un usage accru permettrait de réduire la congestion routière, la détérioration des infrastructures et la pollution. Les recommandations en ce sens aux gouvernements du Québec et du Canada devraient être faites avec plus de fermeté.

Enfin, il serait grand temps d'offrir une desserte de la gare ferroviaire de Sainte-Foy et de l'aéroport Jean-Lesage par des services de transport en commun. Il est inconcevable qu'une ville comme Québec en soit privée depuis si longtemps. En fait, il est d'ores et déjà possible de corriger cette lacune, sans nécessairement attendre la mise en œuvre d'un PMD.