

# **Mémoire**

**présenté à la Ville de Québec**

**dans le cadre de la consultation sur  
la mobilité durable**

**par**

**le Conseil de quartier des Châtels**

**Louise Gosselin (trésorière)**

**Francis Lajoie (administrateur)**

**13 août 2017**

# Table des matières

1 Transport en commun.....	5
1.1 État de la situation.....	5
1.2 Pistes de solution.....	7
1.3 Structure générale du réseau.....	8
1.4 Mode de transport du circuit principal.....	9
1.5 Suggestions de circuits.....	9
1.6 Coût approximatif selon le mode de transport.....	12
1.7 Décentralisation, densification et mixité.....	12
2 Transport actif.....	14
2.1 Déplacement sécuritaire à pied.....	14
2.1.1 Manque de trottoirs.....	14
2.1.2 Feux de circulation.....	14
2.1.3 Lacunes du déneigement.....	15
2.2 Déplacement sécuritaire à bicyclette.....	15
2.3 Espaces exclusifs pour le vélo et la marche.....	16
2.3.1 La Coulée Verte.....	16
2.3.2 Idées de liens cyclables : destination « Espace Innovation Chauveau » par le sud, le nord, l'est et l'ouest.....	16
3 Transport routier.....	18
Annexe Extrait du mémoire présenté en juin 2016 sur «La Coulée verte ».....	19

D'entrée de jeu, une critique : la planification d'un système de mobilité durable en milieu urbain est intimement liée au processus de planification du développement du milieu urbain concerné. Nous nous expliquons mal pourquoi la ville vient d'abord nous consulter sur un projet de mobilité durable pour ensuite nous convoquer à des séances d'information du RTC et finalement nous consulter à nouveau sur un Schéma d'aménagement et de développement.

Les auteurs du présent mémoire sont conscients du fait qu'une partie de son contenu déborde du strict sujet du transport pour aborder à l'avance des thèmes qui, en principe, devraient être réservés aux consultations sur le Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération ou à celles du RTC. Nous espérons seulement que vous comprendrez qu'il est difficile de faire autrement et nous pardonneriez ces quelques digressions.

## **Mise en contexte**

Le 12 décembre 2015, 195 pays se sont entendus par l'Accord de Paris pour prendre toutes les mesures nécessaires afin de diminuer le plus rapidement possible les émissions de GES.

Le 15 mars 2016, le ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports émettait un communiqué annonçant « la création d'un bureau d'études sur la mise en place d'un service rapide par bus placé sous la gouverne des villes de Québec et de Lévis ».

En avril de cette année, les choses se bousculent :

- Le 8, entente entre les deux villes sur un tracé commun
- Le 18, Lévis se retire du projet
- Le 20, Québec jette les gants et abandonne le projet
- le 21, le maire de Québec annonce que la Ville ira à la rencontre de la population au mois de mai et déclare : « À partir de maintenant, avec les gens de Québec, on va se tricoter un projet de transport collectif à nous autres. Moi, je pense toujours que le SRB est une bonne solution. Ceci dit, on ouvre la porte toute grande pour ceux qui ont des idées, pour ceux qui veulent faire les choses autrement, pour les apprentis sorciers (...) On va se parler ».

Les 6, 7 et 10 juin derniers se tenaient effectivement des séances d'information sur la mobilité durable au cours desquelles une part importante des intervenants se plaignait de la piètre qualité du transport en commun à Québec, tant en ce qui concerne les zones desservies, que la rapidité du service, sa fréquence et son confort. Plusieurs ont mentionné le fait qu'à certaines heures, il pouvait être impossible de monter à bord d'un autobus alors qu'à d'autres, les autobus circulaient à vide. D'autres mentionnaient des lacunes limitant l'intérêt des citoyens pour les modes de transport actif.

Le 23 juin dernier, la Ville a clairement indiqué son appui à l'Accord de Paris en signant la Déclaration de Montréal dans laquelle on peut lire : « Nous, maires et représentants de villes et agglomérations métropolitaines de tous les continents... réaffirmons notre rôle et notre détermination à assurer la mise en œuvre effective de l'Accord de Paris sur le climat ainsi que la Déclaration du Sommet des élus locaux pour le climat, quel que soit le contexte politique international, ainsi que notre détermination à mobiliser une large coalition d'intervenants de tous les milieux afin d'assurer le succès de cet accord historique et vital pour l'avenir de notre planète et de l'humanité ».

Une grande part de la pollution qui affecte notre agglomération provient du transport routier. La ville de Québec est l'une des villes où le nombre de kilomètres d'autoroute par citoyen est le plus élevé au monde. Et, pendant ce temps, les automobilistes sont unanimes à se plaindre de la congestion routière. Il y a là paradoxe.

Le présent mémoire fait suite aux séances d'information et tente de répondre aux besoins des citoyens de l'agglomération tels qu'ils les ont exprimés. Il aborde le sujet du transport collectif en suggérant un circuit de transport fréquent, rapide et confortable destiné à remplacer le SRB, améliorant grandement l'offre de transport dans la banlieue immédiate de la ville et dans diverses zones d'emploi actuellement mal desservies. Il aborde aussi, bien que dans une moindre mesure, le thème du transport actif en soulevant quelques points mentionnés lors des séances d'information et en présentant des solutions simples. Finalement, toujours dans le contexte du transport actif, il aborde un sujet qui concerne plus directement notre quartier : les pistes cyclables en lien avec le futur parc industriel « Innovation Chauveau ».

# 1 Transport en commun

Le principal objectif de l'actuelle démarche est de faire en sorte que les citoyens de l'agglomération puissent se rendre n'importe où sur le territoire en utilisant le moyen de transport de leur choix. Or, à l'heure actuelle, une large part de la population exerce ce choix en utilisant l'automobile. Pourquoi? Tout simplement parce qu'il s'agit d'un moyen de transport des plus versatiles : confortable, plutôt sécuritaire, d'un coût relativement abordable et, surtout, disponible en tout temps et pour toute destination. Mais ce choix entraîne une congestion de notre réseau routier en plus d'occasionner des coûts constamment croissants, et souvent non comptabilisés, liés à la santé, à l'entretien des voies publiques et d'espaces de stationnement, etc. L'ensemble des coûts réels doivent être pris en compte dans l'évaluation d'un mode de transport, ce qui est rarement le cas quand on parle de l'automobile.

Dans un avenir envisageable au cours de la période concernée par cet exercice de planification, une part non négligeable des automobiles privées seront remplacées par un système d'autopartage où une automobile autonome se rendra sur demande là où nous sommes pour nous amener là où bon nous semble, pour un montant minimal comparativement au prix d'achat d'un véhicule privé, et dans un confort maximal, aussi bien au moment de l'attente que pendant le transport. Ce système devrait contribuer à diminuer le nombre d'automobiles en circulation mais ne pourra couvrir tous les besoins pendant les périodes de haute densité du déplacement. Pour cette raison, le système de transport en commun sera toujours essentiel. Ce qui nous incite à réfléchir au moyen le plus économique et le plus performant de transporter une grande quantité de personnes sur des distances moyennes (5 à 30 km) ou sur un réaménagement urbain qui permette un minimum de distances de déplacement.

Bien que certains ne partagent pas ce point de vue, il nous semble que, par sa définition même, un réseau structurant a comme objectif, à terme, de structurer le tissu urbain sur son parcours. Il tombe sous le sens qu'un réseau de transport doit amener les gens là où ils vont. Mais la signification même du mot planification sous-entend une réflexion sur le devenir du réseau. Comment le développerons-nous? Si l'on met sur pied un réseau dont la seule préoccupation est d'amener les gens là où ils vont, on améliorera le transport tout en préservant le statu quo ce qui, à moyen et long termes, risque de devenir catastrophique car on devra transporter de plus en plus de gens vers une seule et même destination et nous conduira à une congestion du système de transport en commun et une désaffection de la clientèle. En réfléchissant à un réseau structurant, on cherchera à améliorer le système de transport existant tout en essayant de planifier son développement de façon à corriger des problèmes d'urbanisme qui auront été identifiés, telle l'organisation urbaine qui entraîne des déplacements en étoile, ou qu'on pourrait voir apparaître à l'avenir. Plus question de statu quo ici. Le réseau structurant transportera les gens là où ils vont tout en incitant une modification de la structure du tissu urbain de façon à minimiser leurs besoins de déplacement.

## 1.1 État de la situation

Où les gens vont-ils? De chez eux, ils se rendent majoritairement sur leur lieu de travail ou d'études. Occasionnellement, mais tout de même en grand nombre, ils se dirigent aussi vers un lieu où ils effectueront leurs achats ou prendront soin de leur santé. Et, évidemment, ils retourneront chez eux.

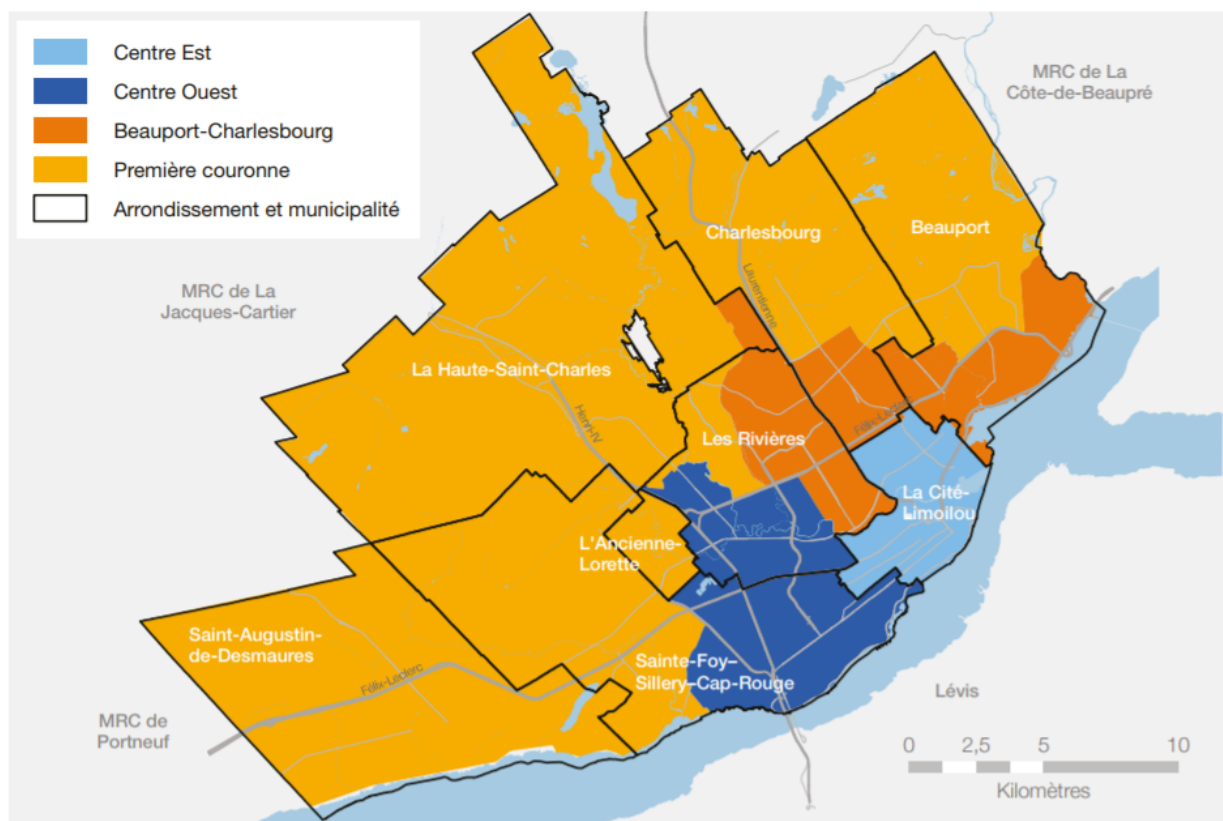
Donc, cinq destinations principales : emploi, études, commerce, santé et résidence. De celles-ci, la mieux desservie est le commerce. Et celles dont on dit le plus souvent qu'elles sont mal desservies

sont la résidence et l'emploi. Ainsi, les priorités d'amélioration de service devraient porter avant tout sur les lieux de résidence et d'emploi.

À l'heure actuelle, il existe deux zones vraiment importantes d'emploi : le centre-ville et Sainte-Foy. Deux autres sont vouées à un développement certain : Lebourgneuf et d'Estimauville. Finalement, les autres zones d'emploi sont des parcs industriels majoritairement situés dans la vallée et actuellement mal desservis.

En ce qui concerne les résidences, elles sont disséminées sur tout le territoire mais on doit prendre note du fait que, en 2011, 44% de la population vivait dans la première couronne<sup>1</sup>. Nous nous sommes permis de copier une carte du territoire de l'agglomération provenant du cahier technique du SAD, « Portrait de la mobilité sur le territoire de l'agglomération de Québec » pour illustrer notre propos :

Carte 1 / Territoire de l'agglomération de Québec



Ce sont précisément ces citoyens de la première couronne qui se plaignent le plus de la déficience du service de transport en commun et qui, avec ceux de la couronne nord (constituée des MRC de la Côte-de-Beaupré, de la Jacques-Cartier et de Portneuf), sont à la source de la plus grande part de la congestion de nos autoroutes.

1 Cahier technique du SAD, « Portrait de la mobilité sur le territoire de l'agglomération de Québec », p. 4

En effet, les secteurs qui ont connu la plus grosse augmentation du nombre de déplacements sur le territoire de l'agglomération sont la couronne nord 85%, la Rive-Sud 18,2% et la première couronne 11,5% alors que l'accroissement pour l'agglomération dans son ensemble est de 5.8%.

En fait, l'accroissement du nombre de déplacements intra-agglomération est de 75 491 dont 62 112 uniquement pour la première couronne. À cela s'ajoutent les accroissements du nombre de déplacements provenant de l'extérieur de l'agglomération : 84 394 de la Couronne nord et 59 622 de la Rive-Sud. Le tableau ci-dessous permet de mieux comprendre ces chiffres.

**Tableau 1 : Augmentation du trafic dans l'agglomération de Québec de 1996 à 2011<sup>2</sup>**

Provenance	Pourcentage	Valeur absolue
Intra-agglomération (incluant la première couronne)	5,8	75 491
Première couronne	11,5	62 112
Intra-agglomération (excluant la première couronne)	-	<b>13 379</b>
Couronne nord	85	84 394
Rive sud	18,2	59 622
Total (première couronne, couronne nord et rive sud)	-	<b>206 128</b>

Notez bien ces résultats : 13 379 personnes se sont ajoutées au nombre de celles qui se déplaçaient à l'intérieur des secteurs Centre Est, Centre Ouest et Beauport-Charlesbourg alors que 206 128 (15 fois plus) s'ajoutaient à celles provenant de la première couronne, de la couronne nord et de la rive sud.

À la lecture de ces chiffres, il semble que nous fassions face à un important phénomène d'étalement urbain : la croissance des déplacements au sein de l'agglomération est essentiellement provoquée par un nombre de plus en plus élevé de personnes vivant de plus en plus loin du centre-ville. Ce qui explique clairement pourquoi les emplacements de congestion majeure durant les heures de pointe se situent essentiellement sur les autoroutes Henri IV, 40 et Laurentienne, autoroutes que ces personnes utilisent pour se rendre presque exclusivement à Ste-Foy ou au centre-ville (Saint-Roch, Colline parlementaire).

## 1.2 Pistes de solution

Pour contrer ce phénomène, l'agglomération ne dispose que de moyens dont l'impact se limite à son propre territoire. Ainsi, elle ne peut empêcher les gens de s'établir dans la couronne nord ou sur la rive sud. Mais elle peut faire en sorte qu'ils aient le goût de s'établir sur son territoire plutôt qu'à l'extérieur. Et elle peut aussi faire en sorte qu'ils n'aient pas tous à se rendre à une même destination.

Que recherchent les gens qui s'établissent à l'extérieur de l'agglomération qu'ils ne puissent pas trouver en son sein? De l'air pur, de la verdure et l'accès facile à une propriété privée. L'agglomération ne peut satisfaire à toute la demande concernant ce dernier besoin sans elle-même empiéter sur du territoire agricole mais si elle porte un grand soin à son aménagement urbain et implante un service performant de transport en commun non polluant, elle pourra sans nul doute

<sup>2</sup> Ibid, selon les chiffres extraits du Tableau 3, « Croissance du nombre de déplacements entre 1996 et 2011, par secteur », p. 16

procurer à ses citoyens davantage d'air pur et un accès facile à de la verdure, ce qui devrait assurément encourager un plus grand nombre de personnes à venir s'y établir plutôt qu'à s'en éloigner de plus en plus.

Comment réduire la congestion sur nos autoroutes? Il nous apparaît évident que la solution passe par la réduction la plus rapide possible de notre dépendance envers l'automobile individuelle, source importante de GES et grande consommatrice d'infrastructures coûteuses. Que nous soyons bien compris : il n'est pas question ici d'éradiquer l'automobile mais bien d'en réduire l'usage. L'expérience nous enseigne que l'augmentation de la capacité des autoroutes a surtout pour effet d'augmenter l'étalement urbain et le nombre de voitures en circulation, ce qui ne fait rien d'autre que de nous entraîner dans une spirale sans fin, ne réduit en rien la congestion et augmente la production de GES, effet inverse à celui auquel la Ville s'est engagée en signant la Déclaration de Montréal. Ne reste donc plus que le deuxième terme de l'alternative : réduire, au sein de l'agglomération, le nombre d'automobiles provenant de la périphérie. Pour ce faire, nous avons deux choix :

- faire en sorte que ces citoyens n'aient plus besoin de se rendre au coeur de l'agglomération par la décentralisation, la densification et la mixité
- leur permettre de se déplacer rapidement en ville, peu importe leur destination, par l'implantation d'un système de transport en commun hors pair.

Rien n'empêche d'utiliser ces deux solutions pour conjuguer leurs effets individuels. Le premier point concerne davantage le Schéma d'aménagement et de développement et sera abordé plus loin. Le second est au coeur même de l'actuelle consultation. Nous espérons que l'administration municipale osera, dans ce domaine, faire preuve de clairvoyance, d'audace et de détermination.

### **1.3 Structure générale du réseau**

Nous suggérons :

- Un très grand circuit, bidirectionnel et en boucle, desservi souvent et rapidement par des véhicules confortables et de dimension moyenne, qui passe à une relative proximité des lieux de résidence et se rend sur les principaux lieux de travail et d'étude. C'est l'ossature du réseau structurant. Pour assurer l'intermodalité, ce circuit devrait idéalement desservir l'aéroport et une gare ferroviaire. Les véhicules devraient aussi permettre le transport des bicyclettes. Ce circuit éviterait, dans la mesure du possible, de passer au sein des quartiers résidentiels, particulièrement ceux de la haute-ville, de façon à ne pas les défigurer, d'où l'intérêt de conserver les Métrobus. En effet, les citoyens le long de ces circuits sont relativement satisfaits et ceux qui demeurent entre Limoilou et l'université se plaignent davantage du fait que les autobus sont souvent pleins uniquement à cause des passagers en transit, lesquels gagneront en fait à utiliser le transport du circuit en boucle.
- Quelques circuits rapides, les actuels Métrobus et Express, auxquels on ajouterait quelques circuits permettant de joindre rapidement entre eux les quartiers de la première couronne : Saint-Augustin, L'Ancienne-Lorette, Val-Bélair, Saint-Émile, Charlesbourg et Beauport.
- Une multitude de circuits locaux qui rayonnent à partir de points de jonction avec les deux précédents et qui desservent principalement les résidences et les parcs industriels. En dehors des heures de pointe et jusqu'en fin de soirée ou éventuellement même la nuit, les parcs industriels, où il est particulièrement malaisé de se déplacer à pied, pourront être desservis par des navettes.



## 1.4 Mode de transport du circuit principal

Afin d'assurer la plus grande rapidité possible, nous préconisons l'usage d'un système de transport qui ne soit pas soumis au trafic routier et puisse utiliser des trajectoires aussi rectilignes que possible entre les stations. Ces critères éliminent l'autobus et le tramway dont les trajets sont intimement liés au circuit routier. Bien que le train soit un mode de transport énergétiquement efficace, il forcerait la construction d'un nombre important de viaducs afin de ne pas obstruer le trafic routier et son faible développement actuel dans l'agglomération entraînerait un nombre important d'expropriations. Ce qui nous laisse le métro et le monorail. Le tableau ci-après permet de comparer rapidement les avantages et inconvénients de chacun.

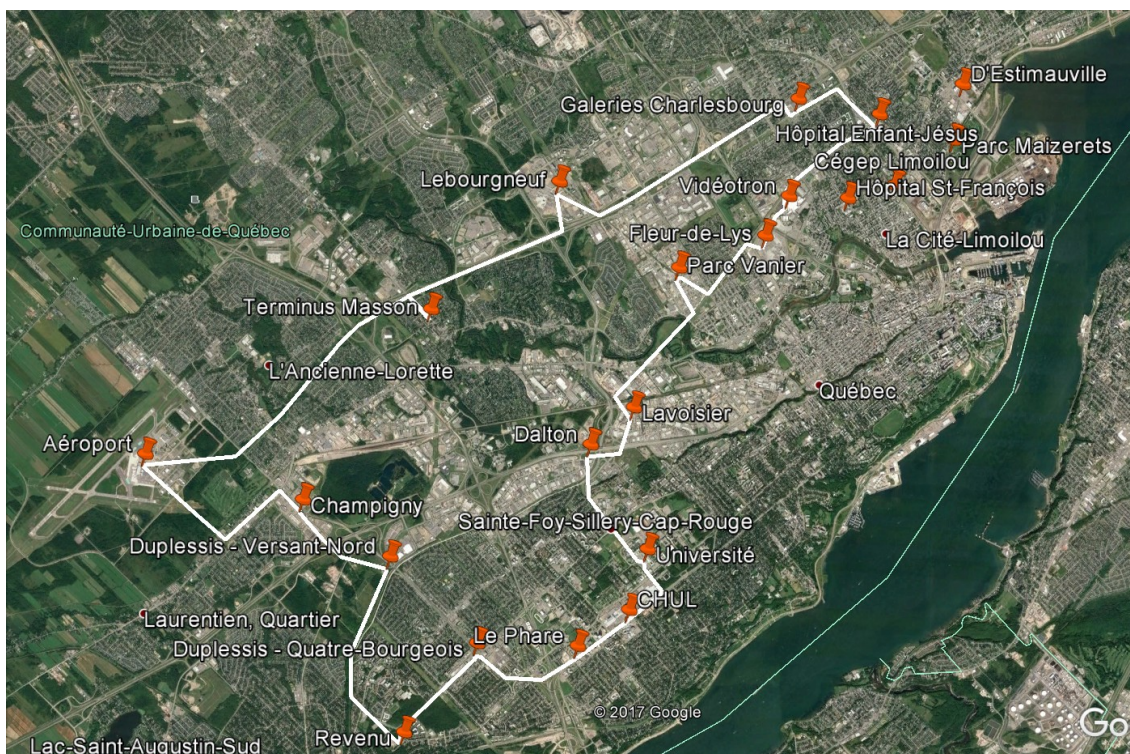
**Tableau 2 : Avantages et inconvénients comparés du métro et du monorail**

Avantage / inconvénient	Métro	Monorail
Exposition aux intempéries	Non	Oui
Infrastructure requise	Tunnel	Support aérien
Coût d'implantation	Élevé	Modéré
Impact visuel	Négligeable	Important mais peut être gracieux
Les passagers peuvent profiter de la vue	Non	Oui
Peut partager des infrastructures existantes	Autoroutes, voies ferrées, boulevards urbains	
Impact sur le tissu urbain (expropriations, démolitions, etc.)	Négligeable	
Consommation énergétique	Minimale	
Flexibilité dans le dessin du parcours	Élevée	

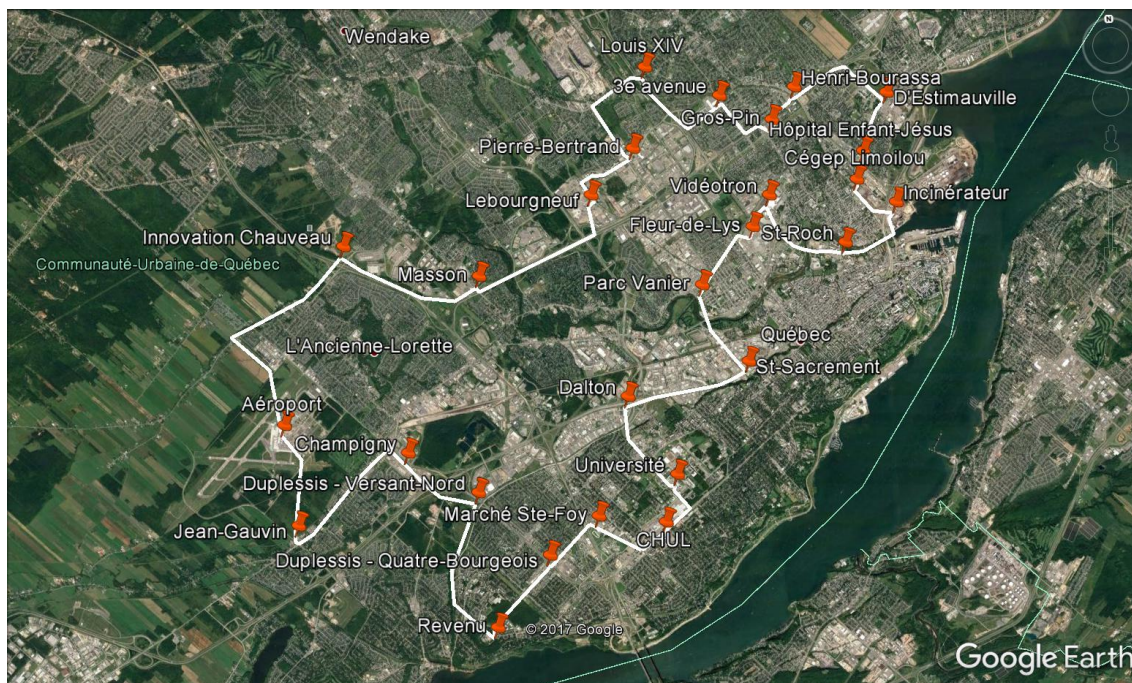
Qu'on nous permette ici de mentionner le fait qu'il est malaisé de connaître le mode de vie que partageront nos concitoyens dans 50 ou 100 ans. Il est probable qu'à si long terme le nombre de déplacements vers les lieux de travail soit en nette décroissance, phénomène lié à l'accroissement du télétravail et de la robotisation et que, par conséquent, un parcours qui nous semble pertinent aujourd'hui le soit beaucoup moins demain. Plus l'infrastructure choisie sera lourde à implanter, plus il sera économiquement et politiquement difficile de s'en défaire, ne serait-ce que sur une partie du parcours qui serait devenue désuète ou, plus simplement, de la modifier.

## 1.5 Suggestions de circuits

Nous avons, à l'aide de Google Earth, dessiné deux circuits : l'un qui se limite à 40 km de parcours (ci-dessous) mais néglige certains points importants de la ville et un deuxième qui, sur la base du premier, en corrige la plupart des défauts mais parcourt 55 km (en page suivante) et pour lequel on trouvera en Annexe 2 un tableau indiquant les principaux usages pratiqués à proximité de ses 27 stations. Toutes les stations de ces circuits ont le potentiel de devenir des nœuds structurants mais certaines d'entre elles joueront indéniablement un rôle plus important. Chacune servira de point de départ de circuits secondaires couvrant la zone qui l'entoure. Ces circuits seront desservis, selon l'heure, par des véhicules de plus ou moins grand volume ou à plus ou moins grande fréquence.



Premier parcours : 40 km



Second parcours : 55 km

**Tableau 3 : Principaux usages actuels à proximité des stations, le long du parcours de 55 km**

	Santé	Emploi	Études	Résidence	Commerce	Intermodalité	Loisir
Aéroport		x				x	
<b>Jean-Gauvin*</b>				x		Ouest de la couronne	
Champigny		x		x	x		Base de plein air
Duplessis - Versant-Nord		x				Gare ferroviaire	
Marché Ste-foy				x		Rive sud	
Revenu		x		x			
Duplessis - Quatre-Bourgeois				x			
CHUL	x				x		
Université		x	Cégep Ste-Foy				Stades
Dalton		x					
Saint-Sacrement			Cégep Garneau	x	x		
Parc Vanier		x					
Fleur-de-Lys		x		x	x		
Vidéotron							x
<b>Saint-Roch*</b>		x	x	x	x		
Incinérateur		x					
Cégep Limoilou	St-François d'Assise	x	x	x	x		
Hôpital Enfant-Jésus	x	x		x			
<b>D'Estimauville*</b>		x		x	x	Est de la couronne	
Henri-Bourassa				x			
Gros-Pin				x	x		
3 <sup>e</sup> avenue				x	x		
<b>Louis XIV*</b>		x		x		Nord de la couronne	
Pierre-Bertrand		x		x	x		
Lebourgneuf		x		x	x		
<b>Masson*</b>		x		x	x		
Innovation Chauveau		x				Nord-ouest de la couronne	

\*Destinés à devenir des nœuds structurants permettant une densification décentralisée

## 1.6 Coût approximatif selon le mode de transport

En 2010, selon divers articles de journaux consultés, le coût d'implantation d'un monorail était de \$12M / km. En appliquant une inflation de 2% par année, on obtient, pour 2018, le montant de \$14M / km. L'évaluation originale était faite pour un long parcours peu accidenté. Une adaptation au milieu urbain provoquerait une augmentation supplémentaire. Mettons un montant de \$20M / km. Sur un parcours de 55 km, la facture serait de \$1.1G, incluant 30 véhicules à \$1M chacun. En s'accordant un budget moyen de \$20M par station, avec 27 stations, on aboutit à un budget global de \$1.64G, ce qui avoisine la dernière évaluation du SRB sur 24 km. En comparaison, le réseau électrique métropolitain (REM) dans lequel se prépare à investir la Caisse de Dépôt et Placement du Québec devrait coûter \$6G pour 67 km et 27 stations<sup>3</sup> et l'allongement de la ligne bleue du métro de Montréal sur une distance de 6,6 km avec cinq stations est estimé à \$3G.<sup>4</sup>

## 1.7 Décentralisation, densification et mixité

Mais peu importe le mode de transport. Peu importent le choix du parcours, le nombre ou l'emplacement des stations; le principe de base qui sous-tend notre propos est la décentralisation.

Tout ce que nous disons ci-dessus n'est que du vent si ce n'est pas accompagné par un schéma d'aménagement qui prévoie une densification décentralisée. L'effet du projet que nous proposons ne se fera sentir qu'après un certain temps et si, pendant cette période, les centres d'activité demeurent le centre-ville et Ste-Foy sur lesquels on aura constamment concentré la densification, alors on aura construit un éléphant blanc. La répartition actuelle des activités au sein de l'agglomération fait que la plus grande part des déplacements se fait en étoile, de la périphérie vers les deux principaux centres et inversement, ce qui ne peut qu'engendrer de la congestion. Notre projet se propose de remplacer ce schéma en étoile par un autre, approximativement circulaire, sur la périphérie duquel se répartissent des étoiles de moindre envergure, les pôles structurants. Mais si on ne compte que sur cette configuration de réseau sans décentraliser les activités, on n'aboutira qu'à un échec cuisant où on n'aura que transformé une congestion routière en congestion du système de transport en commun.

La meilleure façon de rentabiliser un système de transport en commun est de transporter le plus grand nombre de personnes avec le plus petit nombre de véhicules. Et la meilleure façon d'y parvenir est de faire en sorte qu'à chaque station montent et descendent à peu près autant de personnes, ce qui a pour effet que le véhicule est presque toujours plein sans pour autant déborder. Or, il est impossible d'obtenir ce résultat avec un aménagement qui suscite un schéma de déplacement en étoile. La seule méthode permettant d'atteindre cet objectif est la décentralisation de la densité et les citoyens n'accepteront de se soumettre à un tel développement que si on introduit la mixité d'usages dans le schéma.

Et, ici, le terme 'mixité' ne doit pas être pris dans un sens restrictif. Il ne suffit pas qu'on installe quelques commerces ou restaurants au rez-de-chaussée d'un édifice à condos de 10 étages pour que les gens apprécient leur vie de quartier. La mixité doit inclure des emplois, des espaces verts, des soins de santé, des lieux de loisir, des centres d'étude. Quand on accorde ce sens au terme 'mixité', on perçoit son étroite relation avec la décentralisation. Et un tel modèle de développement aura un impact

3 <http://www.lapresse.ca/actualites/montreal/201703/21/01-5080993-le-cout-du-rem-franchit-la-barre-des-6-milliards.php> consultée le 5 août 2017

4 [https://fr.wikipedia.org/wiki/Métro\\_de\\_Montréal](https://fr.wikipedia.org/wiki/Métro_de_Montréal), consultée le 5 août 2017

important sur la congestion routière sans qu'il soit besoin de se préoccuper davantage d'augmenter les capacités de circulation dans la Vieille Capitale. En effet, pourquoi traverser la moitié de la ville si on peut désormais obtenir à proximité ce qui n'était auparavant disponible que loin de chez soi?

Il existe déjà de beaux exemples de densité et de mixité à Québec. Des quartiers où les citoyens apprécient leur vie de quartier. Qu'on pense simplement au Vieux-Québec, aux quartiers Saint-Jean-Baptiste, Saint-Sacrement ou Montcalm, aux rues Cartier ou Maguire. Qu'il suffise de comparer ces lieux avec l'ambiance qui règne dans la banlieue de la première couronne, où les grandes artères dominent avec leurs fast-foods et commerces à grande surface et à faible taux d'emploi, où la clinique de médecine familiale est à des kilomètres, sans parler du cégep ni du bureau ministériel le plus près, et où la vie de quartier est pratiquement inexistante.

L'essentiel est de diminuer les distances entre les lieux d'activité et les gens qui les exercent, de rapprocher les pôles d'emploi des gens susceptibles de s'y rendre plutôt que de les concentrer de plus en plus. Il n'est ni nécessaire ni souhaitable d'inciter de plus en plus de gens à se diriger vers les pôles Ste-Foy et centre-ville sous le simple prétexte qu'ils sont actuellement les mieux desservis par le transport collectif. Au contraire, il faut mieux desservir les pôles secondaires et y introduire un plus grand nombre d'usages de façon à encourager leur densification. Autrement dit, il ne faut pas appliquer un zonage d'accessibilité à ce qui existe déjà mais plutôt planifier un développement dont le résultat permettra un zonage d'accessibilité.

Ce faisant, nous encouragerons un usage croissant du transport actif.

## 2 Transport actif

Les trois meilleurs moyens d'inciter les citoyens à se déplacer à pied ou à bicyclette sont :

1. rapprocher leurs destinations de leurs résidences par la densification et la mixité, ce qui vient d'être discuté plus haut,
2. leur permettre de se déplacer en toute sécurité en tout temps vers la destination de leur choix et
3. aménager des espaces qui leur soient exclusifs dans des milieux qui soient agréables à fréquenter. Nous pensons ici spécialement à notre propre quartier et au projet de « La Coulée Verte » dont il sera question plus loin.

### 2.1 Déplacement sécuritaire à pied

Lors des séances d'information des 6, 7 et 10 juin dernier, plusieurs citoyens se sont plaints d'obstacles qui avaient pour effet de réduire leurs déplacements à pied, les principaux étant :

- l'absence de trottoirs dans certaines rues,
- la durée d'attente aux feux de circulation et la courte période allouée pour traverser et
- les méthodes de déneigement qui ont pour effet de
  - tarder à déblayer certains trottoirs,
  - produire, sous certaines conditions, de dangereuses plaques de glace (j'ai personnellement été témoin des déboires d'une femme autonome de 84 ans qui a dû être placée en institution suite à une chute sur l'une de ces plaques) et
  - accumuler des monticules de neige le long des trottoirs et plus spécialement au coin des rues, monticules d'environ un mètre de hauteur, apparemment négligeables vus du volant d'un véhicule automobile mais particulièrement inconfortables quand vient le temps de les franchir à pied au sein de la circulation automobile.

#### 2.1.1 Manque de trottoirs

Bien que requérant une certaine somme de travaux, la résolution de ce problème est plutôt simple : veiller à ce que chaque section de rue ait un trottoir sur au moins un côté. Évidemment, il faudrait veiller à maintenir une cohérence de façon à ne pas forcer les piétons à continuellement traverser la rue afin de se maintenir sur un trottoir. Qu'il suffise de penser à la côte Sherbrooke où un trottoir s'interrompt en pleine courbe au centre de la côte.

#### 2.1.2 Feux de circulation

Une solution relativement simple consisterait à autoriser le passage piétonnier au prochain changement de feu, peu importe le sens de la circulation que ce changement interrompt. Et allonger le temps imparti de 20% permettrait aux personnes âgées ou handicapées de se sentir plus en sécurité.

Nous nous permettons ici de signaler un phénomène dont il n'a pas été question à notre connaissance : le virage à droite à tout va sur feu rouge. Nous avons pu constater que, très fréquemment, les conducteurs tournaient à droite sur un feu rouge dès que la circulation leur en fournissait l'opportunité, peu importe que le feu piétonnier soit actif ou non et peu importe que le virage à droite soit autorisé ou non sur cette intersection. Malheureusement, nous ne voyons pas très bien comment résoudre ce problème autrement qu'en augmentant la surveillance policière ou en interdisant purement et simplement cette pratique. Une autre solution serait de procéder à une campagne de sensibilisation

largement médiatisée mais l'expérience nous montre qu'elles ne sont efficaces que si leur contenu est percutant.

### **2.1.3 Lacunes du déneigement**

Il tombe sous le sens qu'il est impossible de voir à ce que tous les trottoirs soient débarrassés simultanément. Un délai est impondérable et la seule solution que nous y voyons est de pratiquer une certaine rotation de priorité entre chaque chute de neige nécessitant un débarrassage. De cette façon, aucun citoyen n'aurait l'impression de vivre dans un secteur perpétuellement négligé.

En ce qui concerne les plaques de glace, nous sommes conscients qu'il est illusoire de croire qu'on peut constamment vérifier l'état de tous les trottoirs afin de s'assurer qu'il n'en existe aucune. Mais pourquoi ne pas mettre les citoyens à contribution en instaurant une campagne similaire à celle des nids de poule?

Il est évident que l'amoncellement de neige le long des trottoirs ne peut être retiré aussitôt le trottoir débarrassé. Cependant, il serait simple de veiller à ce qu'aucun amoncellement ne soit laissé aux intersections : il suffirait à l'employé chargé du déneigement des trottoirs d'y pratiquer une ouverture en rabattant la neige à l'écart du coin de la rue.

## **2.2 Déplacement sécuritaire à bicyclette**

La ville investit régulièrement dans de nouvelles pistes cyclables et c'est tout à son honneur. Mais on entend souvent les citoyens se plaindre que le réseau manque d'intégration :

- plusieurs pistes n'aboutissent nulle part
- plusieurs quartiers sont isolés les uns des autres et
- certaines pistes sont mal séparées de la circulation automobile.

Dans le quartier des Châteliers, ces lacunes se conjuguent et donnent lieu à un phénomène de plus en plus fréquent : la circulation de bicyclettes sur les trottoirs. Y aurait-il façon plus éloquente de démontrer le sentiment d'insécurité qu'éprouvent les cyclistes à circuler sur certaines artères? La nouvelle loi imposant aux automobilistes d'assurer une distance minimale d'un mètre entre leur véhicule et les cyclistes qu'ils dépassent n'est pas encore parfaitement intégrée. Et, à certaines heures, sur le boulevard de l'Ornière, le respect de cette loi provoquerait infailliblement la tenue de gestes d'évitement qui mettraient en péril la sécurité des automobilistes eux-mêmes. De ce fait, circuler à bicyclette sur ce boulevard s'avère presque suicidaire. Or, comment passer de l'avenue du Costebelle au boulevard des Cîmes (un parcours de quatre kilomètres), en évitant le boulevard de l'Ornière, sans se farcir des kilomètres de détours? En fait, aucune piste cyclable ne permet d'effectuer ce parcours! Le seul itinéraire qui réduise au minimum l'utilisation du boulevard de l'Ornière passe par la rue Jean-Marchand et aboutit à un trajet de 7 km, dont 375 mètres sur l'Ornière et 1 200 mètres sur Armand-Viau. Tout ceci incite en fin de compte les cyclistes à choisir le parcours le plus direct quitte à risquer une collision avec un piéton plutôt qu'avec une automobile. Et nous sommes persuadés que ce genre de situation n'est pas unique à notre quartier.

## **2.3 Espaces exclusifs pour le vélo et la marche**

Nous, qui demeurons dans le quartier des Châtels, disposons d'une grande superficie d'espaces verts mais de faibles réseaux piétonnier ou cyclable. En ce sens, le quartier des Châtels est sous-équipé.

L'avènement d'un parc technologique sur les terrains qui étaient la propriété de Cominar est l'occasion d'ajouter des pistes et de parfaire le réseau cyclable qui pourrait relier certains secteurs des environs. Nous allons expliquer plus bas en quoi elles consisteraient.

### **2.3.1 La Coulée Verte**

Précisons, pour commencer, que des membres du conseil de quartier des Châtels ont présenté, l'année dernière, un mémoire s'intitulant « La Coulée verte » dans le cadre de la consultation sur le « Schéma d'aménagement et de développement », le SAD. À ce moment, nous croyions qu'un nouveau quartier résidentiel allait être construit. En effet, la compagnie Cominar avait acquis les terres de l'ancienne ferme Martel, situées le long de l'autoroute Henri IV, (au nord de l'avenue Chauveau jusqu'à la route Sainte-Geneviève) dans le but d'en faire un développement résidentiel. Instruits de la vocation de ce secteur, nous avons présenté un projet qui alliait quelques moyens de locomotion, en été comme en hiver, pour se rendre à différents endroits du secteur. Ce qui était à la base de notre projet, c'est que tout en construisant des résidences, le promoteur devait veiller à laisser une bande de dix mètres de chaque côté des ruisseaux qui s'écoulaient dans le secteur. C'est ce qui a inspiré le nom de « Coulée Verte » au projet de pistes multifonctionnelles. En suivant les ruisseaux Sainte-Barbe et/ou du Mont Châtel, ce nouvel équipement relierait les parcs Chauveau et Montchâtel pour ultimement rejoindre le Corridor des Cheminots. Nous croyons qu'il serait avantageux de le mettre à exécution et joignons, en annexe, un extrait du mémoire de l'année dernière qui décrit le parcours envisagé et ses avantages.

Maintenant, depuis le mois de mars 2017, la donne a changé. Il n'y aurait plus de développement résidentiel dans le secteur, mais plutôt un projet de parc technologique appelé « Espace Innovation Chauveau » et qui s'inspirerait de ce qui se fait à l'« Espace technologique Michelet », situé au sud-est de la jonction des autoroutes Henri IV et Félix-Leclerc.

### **2.3.2 Idées de liens cyclables : destination « Espace Innovation Chauveau » par le sud, le nord, l'est et l'ouest**

Voici comment nous voyons la chose : en plus des pistes de la « Coulée verte » de l'ancien projet, nous pensons à un réseau de pistes cyclables qui permettraient à des travailleurs des quartiers environnants de se rendre au travail de façon sécuritaire dans ce nouvel emplacement que serait l'« Espace Innovation Chauveau ».

#### **Par l'ouest**

Nous savons que les bretelles de l'autoroute Henri IV qui se rendent à l'avenue Chauveau doivent être repensées afin de favoriser un accès au futur parc technologique sans passer par le quartier afin de préserver la tranquillité des résidents. Mentionnons aussi qu'il y a un établissement scolaire dont il faut tenir compte : l'école L'Eau Vive. Pourquoi ne pas profiter de la réingénierie de ces bretelles pour aménager une piste sécuritaire pour des travailleurs qui résideraient à l'Ancienne-Lorette et aimeraient se rendre à vélo à leur lieu d'emploi à l'est de l'autoroute Henri IV? Cela mettrait ainsi fin à une situation dangereuse pour les cyclistes qui veulent parcourir l'avenue Chauveau au complet, l'obstacle



majeur étant l'accès pour les automobilistes aux bretelles d'entrée et de sortie de l'autoroute Henri IV. À cet endroit, cyclistes et automobilistes ne font pas bon ménage. Les cyclistes veulent continuer sur l'avenue Chauveau tandis que les automobilistes veulent s'engager sur Henri IV (ou en sortir) en prenant les bretelles d'autoroute, ce qui met grandement en danger les cyclistes. Cette question avait d'ailleurs été soulevée lors de la présentation du mémoire, l'année dernière et les représentants de l'Ancienne-Lorette, présents à l'audition des mémoires pour le SAD, s'étaient montrés très intéressés à ce que le quartier des Châtels soit relié à leur ville par une piste cyclable sécuritaire. D'ailleurs, sur la carte interactive de la Ville, on voit clairement une interruption de la piste cyclable, sur l'avenue Chauveau, à l'endroit où se trouvent les bretelles d'autoroute. Le réaménagement de ces bretelles, préalable à la construction du parc technologique, serait l'occasion idéale d'y remédier. Avec ce réaménagement, le nouveau parc technologique serait accessible par l'ouest.

### Par l'est

La piste cyclable sur l'avenue Chauveau, à l'est de l'« Espace Innovation Chauveau », mènerait aisément au nouveau parc technologique: il ne resterait qu'un bout de piste cyclable près de l'école L'Eau vive pour nous y amener.

### Par le sud

Il pourrait être judicieux de relier les deux parcs technologiques entre eux, soit celui de Michelet et d'Espace Innovation Chauveau, en passant par le parc Armand-Viau. Cela ne nécessite pas de grands aménagements. Presque tout est déjà là : la piste qui passe sous l'autoroute Henri IV par la rue Michelet, les rues qui montent en direction nord (St-Jean Baptiste et Parisien), le nouveau tronçon cyclable sur la rue Jean-Marchand, et enfin la rue Armand-Viau qui mène au boulevard de l'Auvergne. Il ne reste qu'à concevoir un lien cyclable pour avoir accès en toute sécurité au parc technologique de l'autre côté de l'avenue Chauveau et ceci, sans faire de détours. Voilà pour le côté sud.

### Par le nord

Du côté nord, de Val-Bélair, quelques pistes cyclables desservent le secteur : la route de l'Aéroport et le boulevard Pie-XI sud. Cependant, la piste de la route de l'Aéroport n'est pas complète entre la route Sainte-Geneviève et le boulevard Chauveau.

### **3 Transport routier**

Les recommandations qui précèdent devraient, dans la mesure où elles sont appliquées, permettre d'améliorer la circulation au sein de l'agglomération sans qu'il soit nécessaire d'apporter de modifications majeures au réseau routier.

C'est la contribution que nous voulons apporter à la planification du transport actif dans notre quartier et autour. Nous vous remercions de nous donner cette occasion de nous exprimer sur l'évolution de la ville en matière de mobilité durable.

## **Annexe 1 : Extrait du mémoire présenté en juin 2016 sur «La Coulée verte »**

(...) Notre plan d'action 2007-2008 du quartier Des Châtel's visait déjà à faire raccorder des pistes de vélo à des parcs, à des écoles ou à des endroits publics, conformément au Plan directeur de la Ville. C'est là un élément partiel mais intéressant qui reliait déjà le plan d'action du quartier à la proposition que nous présentons maintenant.

Mais qu'est-ce donc que « *La coulée verte* »?

Il s'agit d'un espace linéaire vert qui relierait par l'ouest du quartier les parcs Chauveau et Montchâtel. Cet espace aurait pour but d'offrir un corridor multifonctionnel, piste piétonne, cyclable, qui pourrait tout aussi bien être utilisée pour des sports d'hiver, tels le ski de fond ou la randonnée en raquette, à titre d'exemples seulement.

Ce corridor devrait être assez large à la fois pour satisfaire à sa vocation multifonctionnelle mais aussi pour conserver un boisé suffisant pour isoler les habitations de la piste, et ceci pour des motifs de tranquillité et de sécurité publique.

Le corridor proposé, et c'est ce qui est particulièrement intéressant, pourrait relier en même temps six établissements d'enseignement de niveau primaire et secondaire et cinq endroits publics : la Polyvalente de Neufchâtel, le Centre de formation professionnelle, l'école La Chaumière, l'école L'Eau vive, l'école Saint-Claude et l'école Notre-Dame-des-Neiges, le Centre communautaire Michel-Labadie, le parc la Chaumière, le parc Véga, le parc Des Musiciens et le parc Jordi-Bonet. De plus les parcs de La Chaumière et de Véga pourraient offrir, en surcroît, des endroits à partir desquels les services de sécurité pourraient intervenir en cas de besoin auprès des personnes blessées ou subitement malades dans les diverses parties de ce corridor. C'est là une dimension non négligeable qui vient d'ailleurs bonifier sensiblement le projet.

Le corridor franchirait également, outre la rivière Saint-Charles à l'extrême est, de petits cours d'eau, tels les ruisseaux Ste-Barbe et Pincourt, qu'il conviendrait de mettre en valeur et dont les noms d'ailleurs remontent aussi loin qu'à l'époque de la Nouvelle-France, Enfin ce corridor côtoierait une zone humide qu'il va falloir de toute façon protéger.

Le corridor proposé, fait très intéressant, présente d'ailleurs des parcelles déjà réalisées, en tout à certains endroits et en partie à d'autres : vers l'ouest, la piste cyclable sur l'avenue Chauveau (avenue qui est sur le point d'être réaménagée entre Saint-Jacques et De L'Ormière) et un peu plus au nord, via la rue Saint-Maurice, la bande cyclable sur la rue Blain, direction est-ouest.

Il s'agirait de compléter ce qui est déjà fait et de planifier de courtes ramifications dans des corridors actuellement inoccupés pour rendre facilement accessibles aux jeunes des établissements d'enseignement ainsi qu'aux visiteurs des parcs ou aux résidents de Québec, ce réseau multifonctionnel. De plus, en 2017, l'acquisition projetée par la Ville de Québec du corridor d'Hydro-Québec, tout près, au nord de la rue Pincourt, présenterait une option supplémentaire pour le réseau cyclable, au sud du quartier.

Le Conseil de quartier Des Châtelers a proposé aux instances de l'Arrondissement de la Haute-Saint-Charles de réserver les bandes de terrain requises pour ce corridor dans le cadre de l'approbation d'un plan d'aménagement d'ensemble (PAE) visant le secteur non développé, soit celui situé, au sud, à l'intersection de l'avenue Chauveau et d'Henri IV, et qui va jusqu'aux limites nord de l'ancienne ferme Martel. Cela s'avère être le projet Cominar. Le long des ruisseaux Sainte-Barbe et Montchâtel devant être protégé par une bande de dix mètres, il serait pertinent d'y aménager le sentier linéaire. Notre proposition a ceci d'intéressant qu'elle devance le développement urbain au lieu de réagir après coup. Par l'acceptation de notre proposition, la Ville de Québec démontrerait ainsi qu'elle planifie son développement urbain de manière à allier développement et écologie. L'expérience des rencontres déjà obtenues avec l'administration de la Ville révèle que toutes les personnes rencontrées accueillent déjà notre proposition d'un sentier écologique le long des ruisseaux Ste-Barbe et Montchâtel avec un très grand intérêt. Pour corroborer ce fait, voici un extrait du document « Plan directeur des milieux naturels et de la forêt urbaine » tome 1, page 45 :

« Les nombreuses activités récréatives liées aux milieux humides comme (...) la randonnée pédestre et l'interprétation de la nature, contribuent à offrir un cadre de vie de qualité pour la collectivité. Leur valeur paysagère (des milieux humides) en augmente aussi l'intérêt touristique : un facteur significatif pour le dynamisme économique local et régional. Par ailleurs, certaines études ont démontré que les développements domiciliaires qui intègrent des milieux naturels, comme un milieu humide, constatent une hausse de valeur des maisons.».

De plus, nous répondons, par cette proposition de créer ce grand réseau, à un objectif de « tissage urbain ». C'est une façon de relier entre elles plusieurs petites agglomérations résidentielles plus ou moins isolées les unes des autres. Pour l'instant, notre quartier, par sa géographie, se déroule, telle une bande, du sud-est au nord-ouest. Ce corridor vient donc offrir un élément d'intégration des populations des quartiers enclavés.

Ce parcours vient singulièrement enrichir le pôle d'activités de Wendake, en sertissant complètement, comme un diamant dans une bague, ce pôle d'activités, lui offrant un magnifique greffon du côté ouest.

En effet, le corridor rejoindrait, à l'ouest, le sentier conduisant au Sentier des Cheminots et au pôle d'activités du parc du Mont Bélair, en plus d'être déjà tout près d'être relié, à l'est, au parc linéaire des rivières Saint-Charles et du Berger et d'être relié au secteur du parc Chauveau.

Il est certain, que dans tout ce développement futur du projet Cominar, nous tenons à garder intacte la zone d'arbres le long de l'autoroute Henri IV. Elle agit comme un précieux mur antibruit qui atténue le bruit de la circulation routière car c'est une route fortement achalandée.

Remarque : Cela reste d'actualité, projet Cominar ou « Espace technologique Chauveau ». Nous, les gens du quartier, tenons fermement à cette bande d'arbres qui, malgré que ce soit imparfait, amoindrit les bruits de circulation routière.