



## **REFLEXIONS DU CONSEIL DE QUARTIER DU CAP-ROUGE**

**Présentées dans le cadre de la consultation sur la mobilité durable  
et un réseau structurant de transport en commun  
pour l'agglomération de la ville de Québec.**

**Août 2017**

## **INTRODUCTION**

Le conseil de quartier du Cap-Rouge désire dans un premier temps saluer cette démarche de consultation publique concernant le projet de réseau structurant de transport en commun.

Désireux de participer à cette consultation, nous déplorons toutefois l'absence de données précises et spécifiques aux habitudes de déplacements des résidents de notre quartier, dans le cahier technique publié en support à cette consultation.

En effet, les chiffres cités réfèrent soit à l'ensemble que constitue l'arrondissement de Sainte-Foy-Sillery-Cap-Rouge, soit au vaste territoire de la première couronne qui s'étend de Saint-Augustin-de-Desmaures à Beauport.

Or, nous croyons que notre quartier ne présente pas les mêmes caractéristiques, tant en matière de forme urbaine, de géographie et d'obstacles naturels, d'activités et d'offre de transport collectif, que ce qui est retrouvé au cœur de l'arrondissement Sainte-Foy-Sillery-Cap-Rouge. En ce sens, il aurait été certainement utile d'en référer aux données recueillies en 2012 dans le cadre d'une analyse de fréquentation commandée par le RTC touchant le secteur Cap-Rouge.

Par ailleurs, bien qu'inclus dans la zone dite de «première couronne», notre quartier étant à la limite immédiate du grand axe est-ouest de la ville de Québec, un regard mieux ciblé sur les habitudes actuelles et souhaitées de déplacement des habitants du quartier du Cap-Rouge devrait être posé, et surtout sur le potentiel de leur adhésion à un projet de transport en commun amélioré.

## **UNE MEILLEURE OFFRE DE TRANSPORT EN COMMUN SOUHAITÉE**

Malgré ce manque de données spécifiques à notre quartier, nous jugeons primordial de rappeler que déjà en 2007, dans le cadre du processus de consultation ayant permis l'élaboration du plan directeur du quartier du Cap-Rouge, une majorité des répondants avaient identifié parmi les objectifs à atteindre, l'amélioration de la desserte par autobus, jugeant ce service essentiel pour le quartier. En effet, bien que faisant partie de la ville de Québec son

éloignement des grands pôles d'emplois, de commerces, d'enseignement supérieur, des grands équipements de loisirs et d'activités événementielles est tel que ceux-ci ne sont pas rejoignables par les modalités de déplacements durables que sont la marche et le cyclisme pour qui souhaite sortir du quartier, sauf pour les cyclistes plus aguerris aux longs parcours et aux fortes pentes.

### **CHOISIR L'AUTOMOBILE OU LE TRANSPORT EN COMMUN ?**

Beaucoup de nos résidents travailleurs et étudiants, dont la destination principale se situe soit sur l'axe Sainte-Foy - Université Laval - la Cité, soit sur l'axe de l'A-40 et du boulevard Charest en direction du centre-ville, ont fait le choix du transport par autobus, encouragés par la présence de parcours plus directs offerts aux heures de pointe.

Toutefois en ce qui a trait aux autres destinations et aux autres périodes de la journée et de la semaine, le temps requis pour sortir du quartier (jusqu'à 30 minutes), la nécessité de devoir effectuer un premier transfert à Marly, alors que souvent le reste du circuit à parcourir sera long ou nécessitera un autre transfert, sans compter l'absence de connexion directe avec le secteur commercial Jean-Gauvin et le méga centre Duplessis, sont tous des facteurs dissuasifs pour plusieurs d'adopter le transport par autobus.

### **L'OUEST A T'IL ÉTÉ OUBLIÉ ?**

Notre conseil de quartier n'entend pas se positionner sur le meilleur choix entre le SRB et le tramway.

Cependant le tracé structurant proposé nous interpelle davantage. Nous avons été déçu, d'une part, de constater que la ligne principale ne se rend pas plus loin vers l'ouest de la ville, près de Duplessis et, d'autre part, de ne trouver aucune illustration ou proposition de tracé secondaire offrant une éventuelle liaison destinée à mieux desservir l'extrémité ouest de la ville et de l'agglomération ; d'autant plus que, d'année en année, les études d'achalandage routier en

provenance de l'ouest démontrent un accroissement constant de la congestion de l'A-40 et du boulevard Charest, en fréquence et en durée.

Nous croyons que nos résidents sont désireux de participer à ce grand projet de mobilité durable mais que des adaptations au projet actuel s'imposent pour encourager les automobilistes à faire cette transition.

Nous ne contestons pas l'idée principale axée sur un service rapide par bus (SRB) planifié et déployé prioritairement le long des grands pôles urbains existants et futurs, mais nous sommes convaincus par contre qu'il faut projeter dès maintenant à partir de l'ouest un circuit efficient et attractif d'interconnexions avec le futur tracé du SRB, surtout pour bonifier et rentabiliser le tout nouveau grand parc-o-bus à la sortie Legendre de l'A-40.

### **DU LIEU DE RÉSIDENCE AU SRB**

Le transport collectif offert plus localement dans les quartiers périphériques doit être vu comme étant complémentaire et attractif au principal réseau structurant envisagé pour mieux diminuer la dépendance à l'automobile. Sans être à l'image de l'offre présente dans les quartiers centraux plus denses, celle touchant le transport plus local devra être repensée afin que le temps nécessaire et la fréquence offerte pour sortir du quartier ne soient pas des facteurs dissuasifs pour ceux qui voudraient rejoindre le réseau structurant principal.

Idéalement les réseaux locaux devraient aussi faciliter l'accès aux épiceries et aux établissements de soins de santé et cliniques médicales de proximité. Des modalités alternatives telles que navettes, mini-bus, taxi-bus ou autres pourraient être envisagées.

### **DÉPLACEMENTS ACTIFS DANS LE QUARTIER**

Permettre une saine compétitivité des commerces tout en préservant et protégeant les noyaux commerciaux de proximité présents, tel que mentionné dans la version révisée du SAD, sera un enjeu majeur pour encourager les

déplacements actifs utilitaires dans le quartier. Pour faciliter ces déplacements locaux, une remise à niveau des surfaces cyclables et le marquage hâtif printanier des traverses piétonnes et bandes cyclables, sont essentiels. Les pistes multifonctionnelles du quartier devraient être entretenues à l'année. Enfin, la conception de certaines traverses piétonnes doit être revue de façon à les rendre plus sécuritaires.

Il faudrait considérer à leur juste valeur les demandes répétées du conseil de quartier (appuyées par l'organisme Vivre en ville) pour l'ajout de certains tronçons de trottoirs manquants.

En hiver, les trottoirs devraient être rapidement déneigés et le nivellement hivernal de certaines sections pertinentes du réseau piétonnier du quartier serait souhaitable pour faciliter l'accès sécuritaire aux écoles. (*Recommandations juin 2016 du programme à pied, à vélo, ville active de l'organisme Vivre en ville, suite à des marches de repérages effectuées à l'hiver 2015-2016*).

## **ADHÉSION DES RÉSIDENTS DES QUARTIERS PÉRIPHÉRIQUES AU PROJET DE MOBILITÉ DURABLE**

Nous fondons beaucoup d'espoir sur le fait que « *Les objectifs spécifiques et les pistes d'action proposés par le SAD préconisent une approche différenciée par milieux pour tout ce qui relève de la planification du transport terrestre des personnes.* » (second projet du SAD, p. 63)

À cet égard, il serait donc une erreur de renoncer au potentiel d'adhésion des résidents des quartiers périphériques au projet de mobilité durable.

Nous souhaitons, qu'au fil du temps, les familles intéressées puissent renoncer à la seconde voiture familiale et que les déplacements des travailleurs et de leurs jeunes, entre autres pour l'école et les loisirs, puissent se faire de façon satisfaisante par transport collectif ou actif, que ce transfert de modalité et ce changement d'habitude soient vécus positivement, en concordance avec leurs besoins.



Tout comme la plupart des résidents de la ville centre, qui eux-mêmes privilégient le mode automobile et contribuent ainsi à la congestion routière malgré des parcours par bus déjà plus avantageux, tant les résidents de secteurs périphériques que ceux de première couronne peuvent contribuer au défi de la mobilité durable. Tous et chacun sont en droit de s'attendre à ce que leur soit offert un projet qui tienne compte de leurs réalités particulières. De la qualité de cette offre dépendra leur capacité d'adaptation aux nouvelles réalités urbaines à venir, contribuant ainsi à diminuer la congestion routière en direction du centre-ville et même à l'intérieur des secteurs plus locaux.

## CONCLUSION

Au nom de nos concitoyens, nous vous remercions de l'opportunité qui nous a été offerte d'exposer nos attentes, et souhaitons un franc succès à cet ambitieux projet collectif d'importance capitale pour notre ville et les générations futures.

----- 0 -----