



MÉMOIRE PRÉSENTÉ  
À LA VILLE DE QUÉBEC  
SUR LA CONSULTATION PUBLIQUE DU  
PLAN DE MOBILITÉ DURABLE  
POUR  
L'AGGLOMÉRATION DE QUÉBEC

par le  
CONSEIL DE QUARTIER DE VANIER

Rédigé par Mahamadou Sissoko et Nicole Laveau

Approuvé le 12 juin 2017

## TABLE DES MATIÈRES

Les orientations du portrait de mobilité sur le territoire	3
Les solutions pour favoriser la mobilité	7
Annexe : Liste des recommandations	11

Le Conseil de quartier de Vanier est très sensible à tout sujet touchant le déplacement des personnes de toutes 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 ce réseau des conseils de quartier pour des consultations.

Nous déplorons que la Ville de Québec ait tant tardé à présenter « son projet du SRB » à la population. L'idée du tramway a été retirée depuis déjà un certain temps. Puis le SRB et la connexion avec la rive sud de Lévis a avorté très récemment.

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 Plan de mobilité durable sur le territoire.**

A 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.

Arrivée des <b>autobus articulés</b> sur les lignes Métrobus	Ce fait permet à davantage d'usagers d'utiliser le même bus sur un parcours précis. Avantage économique et environnementale évident.
Mise en service de nouveaux parcours <b>eXpress</b>	Très bonne initiative pour se rendre rapidement d'un point A à B en période de pointe.

	Ces parcours couvrent principalement les zones périphériques de l'agglomération vers les pôles d'attraction.
Lancement récent du système d'information aux voyageurs <b>Nomade</b> temps réel	Outil fortement apprécié par les usagers « techno ».
Synchronisation des feux de circulation	Avantage fortement apprécié par les chauffeurs et la clientèle. Permet aux bus d'avoir priorité pour circuler aux feux de circulation.
Gestion intelligente du stationnement	Les Parc-O-Bus sont très utilisés. Avantage non négligence pour la clientèle. Il faudrait davantage de promotion de ce service gratuit pour les usagers.

### **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 laisser-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 son 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 laisser-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: le seul circuit de bus 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 débutent très tôt le matin, bien avant le premier départ.

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 ne sont pas desservies 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  $\pm 500$  m.

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.

**RECOMMANDATION NO 1:**

**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 NO 2:**

**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 NO 3:**

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

**RECOMMANDATION NO 4:**

**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 à 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, se sentant 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 circulant du mauvais côté de la rue ou de la route (milieu urbain ou rural)?

**RECOMMANDATION NO 5:**

**FAIRE DES RAPPELS DU CODE DE LA ROUTE (TANT PAR LE PALIER PROVINCIAL QUE MUNICIPAL), ADAPTÉS POUR CHAQUE MODE DE TRANSPORT ET SUR DIFFÉRENTS SUPPORTS MÉDIATIQUES ET CE, A CHAQUE ANNÉE.**

**RECOMMANDATION NO 6:**

**ENSEIGNER AUX JEUNES DE NIVEAU PRIMAIRE DÈS LE MOIS DE MARS LES BONS AGISSEMENTS EN VÉLO, 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 NO 7:**

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

## **2. Technologie**

Nous reconnaissons que le RTC a travaillé très fort pour développer des outils technologiques, faciles d'accès pour les usagers de l'internet avec leur téléphone mobile. Le téléjalonnement et l'application Copilote y ont fortement contribué. D'autres nouveaux développements sont à venir très bientôt selon le plan présenté, tel que le **gestionnaire artériel**, la mise en service du centre de gestion de la circulation et de la nouvelle synchronisation des feux de circulation sur plusieurs artères. Ces derniers ont principalement été développés pour le scénario d'un développement de mode « structurant » ressemblant au SRB.

Selon la démonstration vidéo qui a été faite lors de la consultation publique du Plan de mobilité durable, la nouvelle synchronisation des feux a été pensée pour contribuer à améliorer grandement la rapidité et la fluidité de certains circuits spécifiques. Dans ce scénario, c'était pour le SRB.

**RECOMMANDATION NO 8:  
APPLIQUER LA TECHNOLOGIE DE GESTIONNAIRE ARTÉRIEL ADAPTÉE  
SUR LES CIRCUITS DE TOUS LES MÉTROBUS.**

On pourrait alors y retrouver les mêmes avantages de rapidité, de fluidité, du respect des horaires et les automobilistes dans le même axe en seraient également gagnants.

### **3. 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 à chaque fois où une nouvelle voie réservée a été «implantée». Mais combien apprécier 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 des contrecoups, avec un niveau de service réduit sur certaines plages horaires. **Les usagers en ont été pénalisés et le coût de leur laisser-passer mensuel n'a pas été réduit pour autant.**

**L'aéroport de Québec** ne figure pas dans votre 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 des objectifs.

Cependant, le déplacement utilitaire pose encore des défis énormes. Le développement d'un réseau cyclable de plusieurs kilomètres ne semble pas palier à une situation qui prévaut depuis belle lurette. À cela s'ajoute les contraintes imposées par les barrières naturelle (par exemple, comment traverser le Boul. Charest pour un résident du quartier Duberger qui veut se rendre à Ste-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 NO 9:**

**QUE LA VILLE DE QUÉBEC INCLUT DANS LE RÉSEAU DE PISTES CYCLABLES LES TRAJETS POUR SE RENDRE DE LA MAISON AUX ÉCOLES SECONDAIRES ET CEGEPS 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 en 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 NO 10:**

**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.**

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. **Implanter 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

### LISTE DES RECOMMANDATIONS :

#### RECOMMANDATION NO 1:

QUE LE RTC PROCEDE 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 NO 2:

QU'IL Y AIT UNE OFFRE DE SERVICE DE TAXIBUS OU DE NAVETTES POUR ACCOMMODER PLUS DE CLIENTS DANS CES ZONES.

#### RECOMMANDATION NO 3:

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

#### RECOMMANDATION NO 4:

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 AIDER DANS LEURS DÉPLACEMENTS.

#### RECOMMANDATION NO 5:

FAIRE DES RAPPELS DU CODE DE LA ROUTE (TANT PAR LE PALIER PROVINCIAL QUE MUNICIPAL), ADAPTÉS POUR CHAQUE MODE DE TRANSPORT ET SUR DIFFÉRENTS SUPPORTS MÉDIATIQUES ET CE, A CHAQUE ANNÉE.

#### RECOMMANDATION NO 6 :

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 NO 7:*

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

*RECOMMANDATION NO 8:*

*APPLIQUER LA TECHNOLOGIE DE GESTIONNAIRE ARTÉRIEL ADAPTÉE SUR LES  
CIRCUITS DE TOUS LES MÉTROBUS.*

*RECOMMANDATION NO 9:*

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

*RECOMMANDATION NO 10:*

*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.*