

Pour une mobilité centrée sur les humains

Mémoire présenté par
Craque-Bitume



Collectif en écologie urbaine
Automne 2017

Introduction

Craque-Bitume est un organisme actif en écologie urbaine, situé dans Limoilou. Notre mission est de développer et de promouvoir des actions éco-responsables favorisant l'engagement citoyen et l'adoption d'un mode de vie durable. Plus spécifiquement, nous proposons des formations écocitoyennes, des projets de jardinage et de compostage urbain.

Craque-Bitume œuvre depuis plus de 5 ans pour appuyer et encourager la venue d'une société éco-responsable et viable à long terme. Une très grande partie des déplacements de nos employéEs et bénévoles se font à pied, à vélo ou en autobus. C'est pourquoi nous nous sentons interpelléEs par la présente consultation sur le plan de mobilité durable de la Ville de Québec.

Le présent mémoire, élaboré collectivement, reflète les besoins et les aspirations du Collectif de Craque-Bitume. Ce dernier est constitué des employés et des bénévoles qui lui insufflent quotidiennement la passion et le courage d'améliorer de manière responsable la qualité de l'environnement urbain.

1. Le vélo en ville : plus qu'un loisir, un mode de déplacement efficace et performant

1.1. Multiplier les vélos boulevards

Le vélo boulevard Père-Marquette, bien qu'imparfait, est néanmoins une bonne manière d'encourager les déplacements cyclistes tout en apaisant la circulation motorisée dans un quartier résidentiel.

Craque-Bitume recommande de copier ce concept dans plusieurs autres quartiers. Il faut, de surcroît, prendre exemple sur les meilleures pratiques dans ce domaine, en réduisant au maximum le nombre d'arrêts obligatoires pour les cyclistes et en protégeant leur trajet par des aménagements physiques de qualité (ex : terre-plein en diagonale d'une intersection, comme celui à l'angle de Moncton et Père-Marquette). Voici quelques axes potentiels à envisager (liste non-exhaustive) :

- Rue Bagot, dans le quartier St-Sauveur
- Avenue Maufils, dans le quartier Maizerets
- Rue Christophe-Colomb, dans les quartiers St-Roch et St-Sauveur
- Rue des Peupliers, dans le quartier Lairet

Craque-Bitume invite la Ville de Québec à favoriser les déplacements à vélo en multipliant les aménagements sécuritaires et efficaces ainsi que le nombre de voies cyclables.

1.2. Compléter la mise en place du réseau cyclable utilitaire

Québec est dotée d'un bon réseau cyclable, surtout pour les cyclistes «récréatifs». Nous recommandons de compléter ce réseau en créant des aménagements cyclables directs et efficaces où il en manque, de manière à relier tous les centres-villes des anciennes municipalités qui composent aujourd'hui la ville de Québec.

De plus, des corridors de verdure et de biodiversité devraient être aménagés partout où il est possible de le faire. Le parc linéaire de la Rivière St-Charles est un modèle en la matière. Il favorise les saines habitudes de vie en proposant une multitude d'activités physiques aux citoyenNEs. Il donne également à la faune et à la flore indigène la possibilité de s'épanouir en pleine ville. Enfin, il permet aux citoyens de garder contact avec la nature et les incite à la respecter.

Enfin, il est déplorable que l'aéroport de Québec ne soit pas accessible en vélo via le réseau cyclable. D'autant plus qu'il ne manque pas grand-chose pour y parvenir. Moins de deux kilomètres séparent en effet la piste cyclable de la rue Turmel de l'entrée de l'aéroport. Une piste ou des bandes cyclables finiraient de sécuriser cet itinéraire et permettraient de positionner Québec comme une destination de choix auprès des cyclotouristes du monde entier. L'exemple de l'aéroport de Nice, en France, est éloquent: la piste cyclable qui longe la Méditerranée est aux portes du terminal.

Craque-Bitume invite la Ville de Québec à se doter d'un réseau de pistes cyclables utilitaires aussi intéressant que son réseau de pistes récréatives. Il serait souhaitable d'en créer de nouvelles pour desservir adéquatement des sites importants dont nous jugeons l'accès non-sécuritaire, tel que l'aéroport de Québec.

1.3. Lors de chaque réfection de route et rue, tenir compte des besoins des cyclistes et des piétons.

Craque-Bitume est surpris que, encore aujourd'hui, des réfections routières aient lieu sans que les besoins des piétons et des cyclistes soient pris en compte. Le boulevard des Capucins et le boulevard Wilfrid -Hamel (la section qui passe sous l'autoroute Laurentienne) sont des exemples à ne pas reproduire.

Nous estimons que chaque projet de réfection de route ou de rue devrait comprendre des aménagements destinés aux utilisateurs des transports actifs : trottoirs de bonne largeur, bande ou piste cyclable séparée de la circulation, terre-plein ou avancées de trottoirs destinées à ralentir les automobilistes près des traverses piétonnes, etc. Prévoir ces aménagements dès la conception des plans permettrait d'économiser des sommes importantes en comparaison avec la réalisation, à *posteriori*, de travaux correctifs.

Craque-Bitume demande à la Ville de Québec de mettre systématiquement en place, lors des rénovations de chaussée, des aménagements destinés aux utilisateurs des transports actifs ainsi qu'à leur protection.

1.4. Pour l'entretien du réseau routier, prioriser les transports actifs et collectifs.

Quand vient le temps de décider quelles infrastructures de transport doivent être réparées en premier, la priorité devrait aller vers celles qui accueillent des circuits d'autobus et/ou des itinéraires cyclables et piétonniers. Il faut encourager les gens qui font le choix de ces moyens de transport en leur fournissant les meilleures conditions d'utilisation possible. Les transports actifs et collectifs sont plus économiques pour l'ensemble de la société, tant au niveau de la santé publique que des budgets dédiés à l'environnement et au renouvellement des infrastructures. Réparer un kilomètre de piste cyclable est beaucoup plus abordable que de réparer un kilomètre d'autoroute.

Une fois ces entretiens prioritaires effectués, les sommes restantes devraient être consacrées à **entretenir** le restant du réseau routier. Pas à construire ou à élargir de nouvelles routes, qui ne font, bien souvent, que favoriser l'étalement urbain.

Craque-Bitume invite la Ville de Québec à prioriser la réparation des voies de circulation empruntés par les transports collectifs et les cyclistes.

1.5. Des aménagements pour passer plus facilement de la basse-ville à la haute-ville

Au cours des dernières années, nous avons souvent entendu parler de projets de «remonte-vélo» mécanisés pour relier la partie basse de Québec au promontoire. Malheureusement, à peu près rien de concret n'a été mis en place.

Le dalot de l'escalier de la Chapelle, entre la rue St-Vallier Est et la côte d'Abraham, est une heureuse exception. Il permet de pousser son vélo dans la montée, au lieu de le porter sur l'épaule, une tâche ardue qui n'est pas à la portée de touTEs.

Ce type d'aménagement devrait être généralisé à tous les escaliers où l'inclinaison permet sa mise en place. De plus, son entretien hivernal devrait être assuré, de manière à encourager les déplacements cyclistes à l'année longue.

Craque-Bitume invite la Ville de Québec à multiplier les infrastructures qui facilitent les déplacements à vélo entre la haute et la basse-ville.

1.6. Encourager la mise en place intelligente d'un réseau de vélos en libre-service.

Un projet pilote de vélos en libre-service, à assistance électrique, a lieu cet été au centre-ville de Québec (aux Jardins St-Roch). Nous supportons ce projet, mais précisons du même souffle que l'assistance électrique n'est pas essentielle si le positionnement des stations d'un éventuel réseau est faite de manière sensée.

Par exemple, en installant des stations en haut et en bas de divers escaliers reliant la haute et la basse-ville, on permettrait aux utilisateurs de laisser leur monture à une des stations avant de monter ou descendre l'escalier. Le principal obstacle – la falaise – serait ainsi contourné sans trop de difficulté. Les vélos électriques, bien qu'efficaces et rapides, sont néanmoins dotés de technologies un peu plus capricieuses qu'un bon vieux vélo en libre-service comme le Bixi.

Craque-Bitume invite la Ville de Québec à se doter de stations de vélos en libre-service astucieusement situées.

2. Le transport collectif : pour éviter les déceptions, il faut voir grand

2.1. Les limites du SRB; les avantages d'un tramway

Le service rapide par bus dont il est actuellement question n'arrive pas à la hauteur de ce que pourrait nous offrir un tramway. Québec a le potentiel de devenir une belle grande ville moderne et il nous

semble bien malheureux de niveler par le bas son système de transport collectif, essentiel à la réussite des villes modernes.

En effet, nous avons atteint la limite exponentielle de l'auto-solo. Il est déjà admis que le SRB n'atteindra pas les objectifs du plan de mobilité durable. En terme de confort, d'attraction et de capacité à déplacer des gens, le SRB n'arrive pas à la hauteur du tramway, d'autant plus si celui-ci n'est pas électrique. Plus écologique, silencieux, moderne et rapide, le tramway est le mode de transport à la mode et que nombre de personnes que l'on ne verrait jamais prendre l'autobus monterait volontiers dans un tramway. Si l'on veut inciter les gens à se tourner vers le transport en commun, voici un bon moyen.

De plus, l'installation de rails pour le passage d'un tramway nous invite à réfléchir la voie publique autrement que comme une unique voie de passage pour automobile. Elle permet l'ajout d'arbres et de verdure, de pistes cyclables et de passages sécuritaires pour les piétonNES. Il s'agit là d'une occasion à saisir pour améliorer grandement la qualité de vie à Québec.

Un projet trop cher, le tramway? On n'hésite pourtant pas à construire et à élargir des autoroutes, même si l'émission La facture a démontré en 2002 qu'il en coûte 764 000\$ du kilomètre (<https://ici.radio-canada.ca/actualite/lafacture/220/cout.html>). En comparaison, investir 2 milliards pour un projet de transport en commun qui structurera toute la ville n'est pas énorme.

Craque-Bitume invite la Ville de Québec à faire preuve d'audace et à se donner les moyens de ses ambitions. Cessons d'engouffrer des milliards dans les autoroutes et l'étalement urbain. Investissons dans l'avenir en nous dotant d'un réseau de transport en commun structurant et attractif: un tramway.

2.3. Favoriser les déplacements dans la ville

On devrait aussi favoriser les déplacements faciles entre les quartiers sans avoir besoin d'une automobile pour le faire, que soit à pied, en vélo et, en dernier recours, en autobus. Parfois le chemin est physiquement dangereux, n'est pas légal ou demande un long détour, malgré une proximité géographique évidente. Par exemple, pour passer :

- du quartier St-Sauveur à Limoilou (coupure au parc Cartier-Brébeuf, détour contournant le parc ou détour par le pont Drouin, barrière de l'autoroute Laurentienne, etc.)
- des quartiers centraux à Ste-Foy (piste cyclable tortueuse et « peu utilitaire » ou dangereuse par la voie rapide Frank-Carrel)
- de Ste-Foy au quartier Les Saules (barrage étanche du boulevard Charest...sans autre recours).
- de la ville à l'aéroport : comme déjà mentionné, la ville de Québec est l'une des seules de sa catégorie à n'avoir que l'automobile pour pouvoir y accéder. Et si on ajoutait une déserte en autobus?

Et nous pourrions poursuivre cette liste encore longtemps...

Si on doit prendre les transports en commun, les irritants sont souvent la longueur du trajet (en tenant compte des transferts inadaptés), l'impossibilité de revenir par le même circuit (trajet du matin en un sens, trajet du soir dans l'autre) ou un dernier trajet très tôt en soirée sur certains parcours.

Comme le tramway sera circonscrit aux zones où la population sera la plus dense, il faudra penser à réaménager les circuits d'autobus actuels pour amener la libre circulation entre les quartiers de la ville de Québec. Ces modifications devront, bien entendu, s'intégrer harmonieusement à l'arrivée du futur tramway.

Nous vous proposons des circuits d'autobus bidirectionnels sur des trajets en boucle interconnectés où les transferts entre les boucles seraient possibles. Ces boucles remplaceraient certains circuits existants et deviendraient des Métrobus 2.0 à rayonnement régional.

La mise en place pourrait commencer avec 3 boucles : Est, Centrale et Ouest :

- Boucle Centrale : Centre-ville, Université Laval, Parc technologique et Complexe Scientifique (par Robert-Bourassa), terminus Les Saules, Centre d'achat Les Galeries de la Capitale, terminus Charlesbourg, Centre-ville
- Boucle Ouest : Centre-ville, St-Sauveur (Boulevard Charest), Université Laval (par Frank-Carrel), Centre Duplessis, Aéroport et Ancienne-Lorette, Loretteville, Lebourgneuf, Terminus Beauport, Centre-ville
- Boucle Est : Terminus Beauport, Terminus de la Cimenterie (par Chemin Royal), haut de Beauport, Terminus Charlesbourg (par Louis XIV), jusqu'à la 18ème rue (par Henri-Bourassa), Terminus Beauport.

Les boucles seraient complétées par des circuits d'autobus locaux munis de véhicules plus petits reliés aux circuits plus régionaux et desservant les quartiers entourant les boucles principales (Boischatel, bas Beauport, haute-St-Charles, Vieux-Québec, Traverse de Lévis, Parcs technologiques, pointe de Ste-Foy et Cap-Rouge.

Craque-Bitume invite la Ville de Québec à innover dans le secteur des transports face à d'autres villes similaires. Il faut favoriser les déplacements alternatifs à la voiture « mono-habité » en investissant dans le réseau de transport collectif et en le restructurant pour en faire un outil attrayant et respectueux de l'environnement. Il faut aussi développer les artères urbaines pour qu'elles deviennent sécuritaires et utilitaires pour TOUTES et TOUS.

2.4. Améliorer l'accessibilité au transport collectif pour les personnes à mobilité réduite et à faibles revenus

Présentement, toute la population paie chèrement le circuit autoroutier à Québec (même les «sans-voitures») tandis que les automobilistes ne paient pas grand-chose pour le réseau de transport en commun. Un bon moyen pour rétablir l'équilibre entre les contribuables serait de rendre l'accès au RTC gratuit, lui attirant ainsi une plus grande clientèle et en diminuant le nombre de voitures sur les autoroutes ainsi que les subventions invisibles qui y sont reliées. Ainsi toutes les contribuables en ressortent gagnantes. C'est également un pas de plus vers la justice sociale que d'augmenter l'accessibilité aux transports en commun pour les personnes à mobilité réduite et aux personnes à faible revenus : cela accroît les opportunités d'emploi et facilite l'accès à des commerces à prix plus abordables.

Craque-Bitume invite la Ville de Québec à instaurer la gratuité du transport en commun dans un but de justice sociale pour les contribuables, qu'ils/elles soient ou non automobilistes. Il s'agit d'un investissement collectif bénéfique tant pour l'environnement que pour l'économie.

3. Dur, dur d'être piétonNe (à Québec)

3.1. Les feux piétonniers

La Ville de Québec est l'une des rares grandes villes à ne pas intégrer le piétonNEs dans son cycle de feux de circulation. Ainsi, à tous les coins de rue important, le piéton doit demander son droit de passage et attendre parfois de longues minutes avant de pouvoir continuer son chemin. Les piétonNEs se sentent comme des citoyenNEs de seconde classe. De plus, cette obligation peut rallonger considérablement un trajet à pied. Il y a ici un enjeu de sécurité et d'équité important. En effet, la situation actuelle incite les piétonNEs à traverser sur les feux rouges, ce qui est très dangereux. Notons aussi qu'en abolissant la phase piétonne exclusive, la circulation serait plus fluide pour tout le monde et même les automobilistes auraient moins d'attente aux feux rouges.

Afin d'améliorer la cohabitation des usagers de la route, Craque-Bitume invite la Ville de Québec à intégrer la phase piétonne au cycle de feux de circulation.

3.2. Accessibilité universelle

Les quartiers centraux de Québec représentent un défi en terme d'accessibilité universelle. Ce n'est un secret pour personne: les trottoirs, déjà étroits, sont l'hôte de poubelles, des paliers de portes, poteaux de téléphones et autres obstacles, ce qui les rend inaccessibles pour les personnes à mobilité réduite et les poussettes. En hiver, la situation atteint plusieurs fois par année des niveaux d'inaccessibilité risibles, et même les rues se transforment parfois en course à obstacles où banc de neige et plaques de glaces menacent de nous faire tomber à chaque pas.

Craque-Bitume invite la Ville de Québec à prendre en considération les besoins des personnes à mobilité réduite lors du réaménagement des rues, entre autres en prévoyant des trottoirs plus larges et sans obstacles permanents. Nous croyons aussi que, en hiver, la priorité devrait aller au déneigement des trottoirs, escaliers et passerelles piétonnes, car nous sommes tousTEs piétonNEs avant tout.

4. Lutte à l'étalement urbain

4.1. Québec : ville de l'automobile

Le réseau actuel d'autoroutes dans la région de la Capitale-Nationale totalise 481,3 km, soit environ 20 km par 100 000 habitants. Québec possède le plus long réseau autoroutier *per capita* au Canada et le troisième plus vaste en Amérique du Nord. La conséquence logique de cette absurdité est évidemment l'étalement urbain : en pouvant se déplacer plus vite sur le territoire, plusieurs personnes sont prêtes à vivre plus loin de la ville, car c'est le temps de déplacement domicile-travail qui guide le choix de la plupart des gens, pas la distance.

L'étalement urbain est un gouffre financier (construction de nouvelles infrastructures et routes à entretenir en banlieue), un désastre écologique (pollution atmosphérique, perte de terres arables et de biodiversité) et un élément de ségrégation sociale (des types de propriétés uniques, des quartiers accessibles seulement en voiture, pour les gens plutôt fortunés, etc.). La Ville de Québec subventionne

de manière déguisée les gens les plus fortunés en prolongeant et en construisant autant d'autoroutes. Elle incite ainsi les gens à s'installer en banlieue, où on fournit écoles, parcs, centres sportifs et autres équipements neufs aux frais des contribuables, dans des quartiers sans mixité sociale. Pendant ce temps, nombre d'écoles et de commerces ferment au centre-ville, où on ne construit plus que des condos pour des gens de passage.

Craque-Bitume propose à la Ville de Québec de favoriser la construction de maisons de ville et de logements locatifs dans les quartiers centraux et dans les banlieues de première couronne. Elle doit aussi cesser le prolongement et la construction d'autoroutes.

5. Pour désengorger le centre-ville: y transformer les autoroutes en boulevards urbains

Transformer les derniers kilomètres des autoroutes donnant accès au centre-ville en boulevards urbains, tout en y intégrant les piétons, les vélos et le transport en commun, serait très positif quant à la libre circulation entre les quartiers du centre-ville. C'est que les points d'accès aux quartiers à partir des autoroutes sont très limités par rapport à ceux qui les relient à un boulevard urbain, ce qui entraîne parfois de longs détours.

Du point de vue de la qualité de vie, notons que la vie aux abords d'une autoroute est peu plaisante et qu'y construire des habitations n'incite pas beaucoup à s'y installer. On leur préfère les lotissements de banlieue avec pour résultat d'augmenter l'étalement urbain. De plus, le fait de ralentir la circulation automobile sur un boulevard urbain diminuerait fortement les nuisances sonores et les émanations polluantes (ozone, NO_x, SO_x, hydrocarbures, poussières, etc.) pour touTEs les citoyenNEs.

La sécurité y trouverait aussi son compte car les automobilistes arrivant des voies rapides conservent souvent jusqu'au centre-ville l'habitude de circuler à haute vitesse au détriment de la sécurité des habitants qui y circulent, eux, à basse vitesse. Les personnes pressées de retourner dans leur banlieue à la fin de la journée sont souvent source d'accidents au abords des accès aux voies rapides; l'intersection St-Sacrement-Autoroute Charest en est un bon exemple.

Voici quelques propositions de conversion d'autoroutes en boulevards urbains :

-l'autoroute Laurentienne juste après son passage au sud de l'autoroute Félix-Leclerc. Ce serait un moyen facile de désenclaver l'accès entre les quartiers Limoilou, St-Roch, St-Sauveur et Vanier. La jonction Laurentienne-Félix-Leclerc serait aussi l'endroit idéal pour construire des stationnements incitatifs pour un accès facile au réseau du RTC par les « banlieusardEs ».

-l'autoroute Charest (pour un vrai boulevard urbain et non une voie de dégagement comme l'est actuellement le boulevard Charest ouest), avec stationnements incitatifs au passage de l'autoroute Robert-Bourassa désenclaverait autant les quartiers Les Saules et « vieux-Ste-Foy » que l'accès au Parc technologique du Complexe scientifique.

-l'autoroute Dufferin-Montmorency à partir de la rue D'Estimauville, avec stationnements incitatifs.

Craque-Bitume invite la Ville de Québec à améliorer la qualité de vie de ses citoyenNEs en limitant la vitesse des voies de circulation rapide par leur conversion en boulevards urbains le plus loin du centre-ville possible. Nous croyons aussi que la construction de stationnements incitatifs aux points de conversion et l'ajout de terminus de transports en commun rattachés à ceux-ci seraient d'autres points bénéfiques pour ramener les gens au centre-ville.

Conclusion

Les solutions pour augmenter la mobilité urbaine existent depuis longtemps; il ne faut que les mettre en application et cesser de subventionner le « tout à l'auto ». L'environnement, l'économie et la santé des populations urbaines ne pourraient que mieux s'en porter. C'est pourquoi nous considérons que toute amélioration faite pour les utilisateurTRICES des transports actif et collectif se répercutera sur l'utilisation agréable des voies de circulation pour l'ensemble des utilisateurTRICES.

Même s'il existe de bonnes pistes cyclables à Québec, nous recommandons la création de nouvelles pistes plus utilitaires que récréatives, et surtout plus sécuritaires. Le fait que de nombreux points d'intérêts ne peuvent être atteints en vélo et sont parfois même difficile à atteindre par le biais des transports en commun.—L'aéroport de Ste-Foy en est un exemple particulièrement criant, n'étant accessible qu'en automobile. Un autre point à améliorer serait les infrastructures qui facilitent les déplacements à vélo entre la haute et la basse-ville. Des stations de vélos en libre-service astucieusement situées devraient faire partie de la solution.

Beaucoup de dollars sont investis dans des voies de circulation ne servant qu'à l'utilisation de la voiture "mono-habité" et à l'étalement urbain alors que leur investissement dans un système de transport en commun permettrait de meilleurs résultats. Nous conseillons l'établissement d'un réseau de transport structurant et attractif: un tramway. Il s'agit pour nous d'un investissement collectif bénéfique tant pour l'environnement que pour l'économie.

En attendant la venue du tramway, nous recommandons d'améliorer la qualité de vie des citoyenNES en limitant la vitesse des voies de circulation rapide par leur conversion en boulevards urbains le plus loin du centre-ville possible. Nous croyons aussi que la construction de stationnements incitatifs aux points de conversion et l'ajout de terminus de transports en commun rattachés à ceux-ci seraient d'autres points bénéfiques pour ramener les gens au centre-ville.

Notre dernière recommandation pour le transport en commun viserait à instaurer la gratuité du transport en commun dans un but de justice sociale pour les contribuables, qu'ils/elles soient ou non automobilistes.

En ce qui a trait aux besoins des personnes à mobilité réduite, nous recommandons de prendre en considération leurs besoins lors du réaménagement des rues, entre autres en prévoyant des trottoirs plus larges et sans obstacles permanents. Nous croyons aussi que, en hiver, la priorité devrait aller au déneigement des trottoirs, escaliers et passerelles piétonnes, car nous sommes tousTES piétonNES avant tout.

Une dernière recommandation pour la cohabitation harmonieuse de tous les usagers de la route, concerne la synchronisation des feux de circulation piéton au cycle des lumières. Il est actuellement assez difficile pour les piétonNES et les cyclistes de traverser certaines intersections.

Il est évident que beaucoup d'autres points restent en suspend ou ne sont qu'évoqués dans notre document. Toutefois, les points que nous soulevons ont déjà été signalés comme des irritants lors des consultations populaires comme au niveau du test quotidien que constituent les déplacements urbains quotidiens pour les piétonNES, les cyclistes et les automobilistes de la ville de Québec.