

**Consultations publiques sur le  
Plan de mobilité durable de la Ville de Québec**

**Mémoire présenté par le  
Comité populaire Saint-Jean-Baptiste**



**Québec, le 30 septembre 2010**

## **Présentation du Comité populaire Saint-Jean-Baptiste**

Le Comité populaire Saint-Jean-Baptiste est un comité de citoyens et de citoyennes actif depuis 1976 dans le Faubourg Saint-Jean-Baptiste à Québec. L'organisme est issu de la résistance des résidents et les résidentes de la rue Saint-Gabriel qui voyaient leur milieu de vie menacé de démolition pour faire place à une autoroute.

Les citoyens et les citoyennes ont mis un frein aux projets de « modernisation » de la Ville de Québec en y opposant la rénovation de leurs vieilles maisons grâce à des coopératives d'habitation à échelle humaine, l'aménagement de petits parcs et des ressources communautaires. L'action du Comité s'est rapidement étendue à l'ensemble du quartier après ces premières victoires dans le « haut » du faubourg. C'est entre autres à cette action que l'on doit la majorité des logements sociaux du quartier (de la coopérative Saint-Gabriel à la coopérative l'Escalier en passant par la présence de Lauberivière dans l'ancien presbytère), de nombreux parcs (du parc Scott au parc-école), plusieurs services de proximité (de l'Intermarché au comptoir postal) et bon nombre de ressources communautaires (du Vestiaire du Faubourg au Centre-Famille Haute-Ville). Le Comité populaire a toujours été là pour défendre le caractère résidentiel et populaire du quartier Saint-Jean-Baptiste.

Encore aujourd'hui, le Comité populaire reste fidèle à sa mission première : défendre les droits sociaux, économiques, politiques et culturels des résidents et des résidentes du quartier Saint-Jean-Baptiste.

## **1. Introduction**

Les enjeux liés au transport et à la mobilité ont pris une importance considérable dans le travail du Comité populaire au cours des dernières années. Qu'il s'agisse des problèmes de circulation de transit sur les rues résidentielles, de la disponibilité des stationnements, de la sécurité des piétons ou de l'accessibilité au transport en commun, le Comité populaire intervient de plus en plus sur ces questions à la demande des résidents et des résidentes du quartier.

Au fil des ans, quelques mesures ont permis solutionner partiellement ces problèmes. On voit aujourd'hui que c'est insuffisant : l'heure est venue de résoudre les causes structurelles. En ce sens, nous saluons l'initiative de la Ville de Québec visant à trouver des solutions durables au cul-de-sac dans lequel nous plonge notre dépendance à l'automobile. Nous estimons qu'il faut changer en profondeur nos façons de nous déplacer dans la ville. Tout en appuyant la démarche entreprise par le groupe de travail sur la mobilité durable, nous souhaitons faire part de nos recommandations par rapport au document présenté dans le cadre de ces consultations publiques afin que le plan qui sera adopté réponde davantage aux préoccupations des citoyens et des citoyennes de Saint-Jean-Baptiste.

## 2. Portrait des déplacements des résidents et des résidentes du quartier

Le quartier Saint-Jean-Baptiste est particulièrement concerné par le plan de mobilité durable, tant au niveau du transport actif (piétons et vélos), individuel (axes de circulation stratégique) que collectif (implantation du tramway). Au-delà de l'aspect transport et des projets connexes, la question du développement résidentiel doit également être prise en compte. Pour mieux comprendre notre démarche, il convient de tracer d'abord un portrait des dynamiques locales au niveau des habitudes de transport.

### 2.1 Localisation du quartier

En tant que quartier historique de la ville de Québec, Saint-Jean-Baptiste occupe une place centrale dans le plan de mobilité durable. Cette carte permet d'identifier les limites du quartier et le replace par rapport aux pôles et axes structurants, ainsi qu'aux grandes dynamiques de transport.

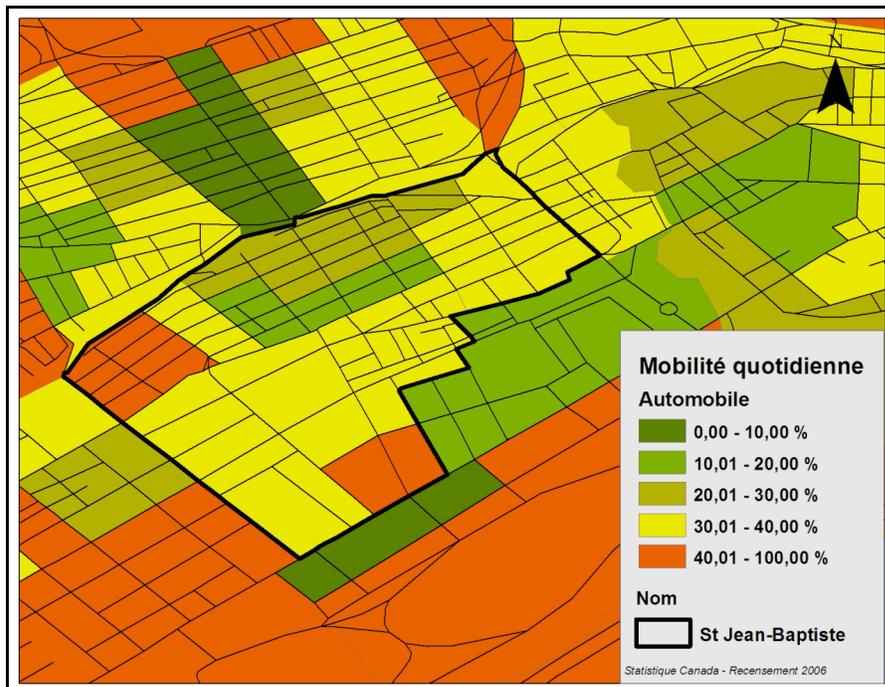


## 2.2 Mobilité dans le quartier

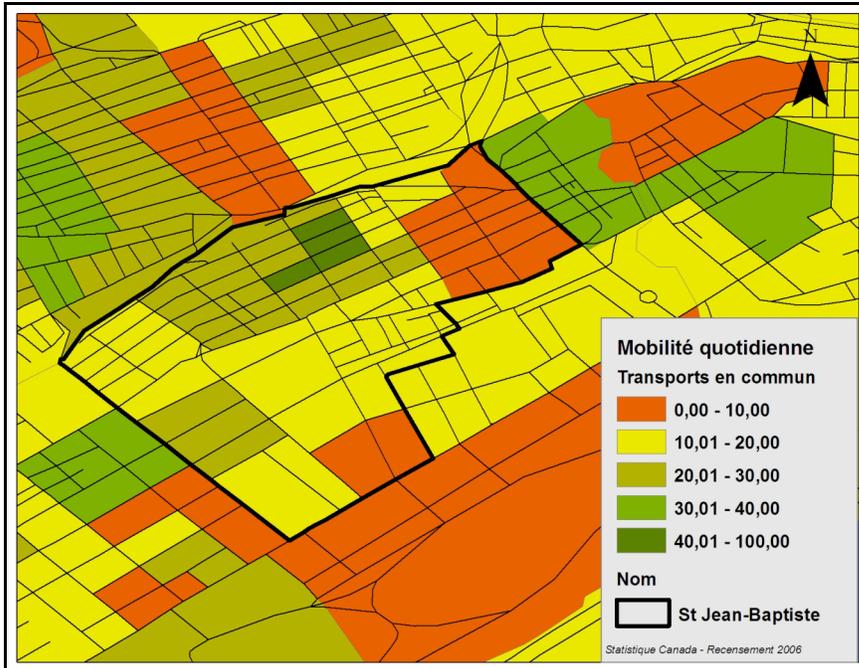
Selon la dernière enquête « Origines et destinations » de 2006, la part de chaque mode de transport pour la ville de Québec est la suivante :

- 68 % pour l'automobile
- 13 % pour les transports en commun
- 13 % pour le transport actif
- 6 % autres

Comme on peut le voir sur ces cartes, ces proportions ne sont pas du tout les mêmes dans le quartier Saint-Jean-Baptiste. On constate ici une faible utilisation de l'automobile (bien inférieure à la moyenne).



En ce qui concerne l'utilisation des transports en commun, on constate qu'elle est assez bien développée mais reste à consolider.



Enfin, on constate une forte proportion d'usage des transports actifs.



### **3. Nos recommandations**

#### **3.1 Les cibles**

Nous souscrivons aux cibles identifiées par le comité sur la mobilité durable dans son document soumis à la consultation. Mais pour arriver à ces résultats, nous sommes d'avis qu'il faut aller au delà de ce qui est proposé en terme d'infrastructures pour le transport collectif et actif, et de prendre des mesures plus audacieuses pour limiter la présence de l'automobile et encourager l'utilisation des autres modes de transport.

#### **3.2 L'urbanisation**

Nous souscrivons à l'objectif de densifier en douceur les secteurs où le développement immobilier est projeté au cours des 20 prochaines années. Nous croyons qu'il faut freiner l'étalement urbain en permettant aux résidents d'avoir accès à un système de transport en commun efficace et rapide pour leurs déplacements quotidiens. Mais pour être conséquent, les acteurs en présence doivent cesser de prioriser l'automobile au détriment des autres modes de transport lorsque vient le temps d'allouer des ressources budgétaires ou de réfléchir à l'aménagement du territoire. On ne peut dire une chose et faire son contraire. C'est pourtant ce à quoi nous assistons actuellement, alors que se poursuit le développement résidentiel dans la couronne nord de Québec.

##### **3.2.1 La place du logement social**

Nous croyons que la Ville de Québec doit s'assurer que les nouveaux développements projetés à la Pointe-aux-lièvres, dans le secteur d'Estimauville et dans le quartier Saint-Sauveur contiennent un minimum de 30% de logements sociaux sous forme de coopératives d'habitation, d'OBNL ou de HLM afin de répondre aux besoins des locataires. Au centre-ville, nous pensons qu'il faut également poursuivre les efforts entrepris et prioriser la construction de logements sociaux sur les rares terrains encore disponibles. Pour y arriver, la Ville de Québec doit procéder à l'acquisition d'espaces vacants et les placer dans sa réserve foncière, afin d'éviter que le marché privé ne dicte à lui seul l'aménagement de notre communauté.

### **3.3 Le transport collectif**

#### **3.3.1 Le tramway**

Le Comité populaire Saint-Jean-Baptiste appuie la mise sur pied d'un réseau de tramway. Toutefois, nous souhaitons une révision en profondeur du tracé proposé. En effet, nous pensons que s'impose le passage d'une ligne de tramway sur le boulevard René-Lévesque dans l'axe Sainte-Foy-colline Parlementaire. On permettrait ainsi à des milliers de travailleurs, de travailleuses, d'étudiants et d'étudiantes de se déplacer efficacement, de façon plus écologique, désengorgeant ainsi le boulevard Laurier et le secteur de la colline Parlementaire. À cet effet, nous recommandons que la ligne s'arrêtant au Grand Théâtre poursuive son trajet sur le boulevard René-Lévesque pour se rendre jusqu'à Sainte-Foy, complétant une boucle avec le tracé proposé sur le boulevard Charest.

Afin de dégager les sommes nécessaires pour la réalisation de ce tracé en haute-ville, nous recommandons de remplacer la portion du tracé projeté sur la rive-sud par un train de banlieue qui ferait la liaison avec le secteur de Sainte-Foy / boulevard Laurier. Nous pensons qu'un train de banlieue, disponible aux heures de pointe, répondrait davantage aux problèmes qu'on tente de résoudre qu'un tramway ne pourrait le faire.

Pour être un outil efficace, le réseau de tramway doit être facilement accessible. La distance entre les arrêts doit être étudiée avec minutie. Le tramway doit également passer fréquemment, sans être alourdi inutilement par un tracé trop long ou peu utilisé. Voilà pourquoi nous jugeons qu'il est préférable de privilégier son passage en haute-ville plutôt que sur la rive-sud.

#### **3.3.2 Un nouveau parcours écolobus**

D'autre part, le Comité populaire souhaite la mise en place d'un nouveau parcours Écolobus en haute-ville, qui ferait le lien entre la rue Cartier et la rue Saint-Jean (jusqu'à l'Hôtel de Ville), le Centre Lucien-Borne et le boulevard René-Lévesque. Un tel service de proximité permettrait aux résidents et aux résidentes (plus particulièrement aux

familles et aux personnes à mobilité réduite) d'effectuer des déplacements plus facilement à l'intérieur de leur quartier.

### **3.4 Le réseau routier**

La présence massive d'espaces à bureaux dans le secteur de la colline Parlementaire entraîne des problèmes de congestion automobile, tout particulièrement aux heures de pointe dans l'axe de l'avenue Honoré-Mercier et du boulevard René-Lévesque. Ce phénomène a un impact négatif sur la qualité de vie des résidents et des résidentes de Saint-Jean-Baptiste. Si ces derniers utilisent très peu la voiture dans leurs déplacements quotidiens, le transit automobile est devenu un problème majeur dans le quartier, tout particulièrement sur la rue d'Aiguillon. Une étude réalisée par des parents de l'école Saint-Jean-Baptiste en 2009 révèle que 400 véhicules passent en moyenne aux heures de pointes à l'intersection de la rue d'Aiguillon et de la rue Deligny.

Nous sommes d'avis qu'il faut interdire le virage à droite aux automobiles sur les rues Richelieu et d'Aiguillon aux heures de pointes à partir de l'avenue Honoré-Mercier. C'est un moyen efficace et peu coûteux d'assurer une certaine quiétude et une meilleure sécurité aux piétons dans la partie nord du quartier Saint-Jean-Baptiste. Cette demande fait écho à celles des citoyens et des citoyennes regroupé-e-s au sein d'Action d'Aiguillon, qui réclament un tel changement depuis plusieurs années.

### **3.5 Le transport actif**

#### **3.5.1 Piste cyclable sur René-Lévesque**

Le Comité populaire appuie fermement l'aménagement d'une piste cyclable sur le boulevard René-Lévesque. Mais pour qu'elle soit utile et efficace pour les résidents et les résidentes du quartier, de même que pour les personnes qui se déplacent vers le centre-ville pour étudier ou travailler, cette piste cyclable doit impérativement se rendre de l'Université Laval jusqu'à la colline Parlementaire, sans détours inutiles par les rues au nord ou au sud du boulevard René-Lévesque.

### **3.5.2 Plus de place pour les piétons**

Par ailleurs, nous recommandons que la Ville de Québec procède à l'aménagement de nouvelles « rues partagées » sur son territoire. On sait que les travaux effectués sur la rue Sainte-Claire, dans le quartier Saint-Jean-Baptiste, permettront de prioriser le déplacement des piétons dans l'axe nord-sud. Il faut multiplier les initiatives de ce genre afin de rendre plus sécuritaire et plus agréable le transport actif pour les citoyens et les citoyennes de Québec, en plus d'améliorer leur qualité de vie.

### **3.6 La tarification**

Dans son document soumis à la consultation, le comité de travail sur la mobilité durable souligne avoir apporté une attention particulière aux « besoins des familles à revenu plus modeste et des personnes seules ». Nous sommes surpris de voir que la question de la tarification du transport en commun est absente du document soumis à la consultation. Pour les ménages à faible revenu, cet enjeu est déterminant. Le transport est un droit important qu'il convient de réaffirmer.

Afin de répondre à cet objectif, le Comité populaire Saint-Jean-Baptiste recommande l'adoption d'une politique de tarification sociale instaurant la gratuité du transport en commun pour les ménages à faible revenu. Nous recommandons également un gel des tarifs pour les autres usagers, suivi d'une diminution progressive jusqu'à la gratuité pour toutes et tous.

Dans plusieurs villes à travers le monde, la gratuité complète ou partielle des transports en commun a donné d'excellents résultats, tant au niveau économique, social que culturel. Pour financer de telles mesures, nous sommes d'avis qu'il faut montrer aux automobilistes et aux entreprises les vrais coûts du transport routier en refilant directement à ses utilisateurs une partie de la facture liée à l'entretien et à la réfection du réseau, de même qu'en augmentant le coût du stationnement au centre-ville (à l'exception des vignettes pour les résidents). La Ville de Québec doit également se prévaloir de la taxe spéciale sur le carburant annoncée dans le dernier budget provincial et réinvestir ces sommes dans son système de transport en commun.

Si l'on veut atteindre les cibles de fréquentation citées dans le document soumis à la consultation, il faut se donner les moyens nécessaires d'y arriver. Pour le Comité populaire, cela passe par la gratuité.

#### **4. En conclusion**

Le plan de mobilité durable, tout en offrant une vision structurante de l'avenir de l'agglomération urbaine de Québec, reste une première étape dans l'élaboration d'un plan de transport plus complet. Nous souhaitons que la Ville de Québec poursuive la démarche amorcée en impliquant encore davantage les citoyennes et les citoyens à toutes les étapes du processus. Ainsi seulement les nouvelles infrastructures et services qui seront offerts répondront aux besoins des résidents et des résidentes de Québec.

---

**Comité populaire Saint-Jean-Baptiste**

780 rue Sainte-Claire, Québec, G1R 5B9

Tél.: 418-522-0454 | Téléc.: 418-522-0959

compop@qc.aira.com | www.compop.net