

POUR UNE COLLINE PARLEMENTAIRE DURABLE

MISE EN CONTEXTE

Le secteur de la Colline parlementaire constitue un pôle d'emploi structurant et un espace de rencontres central. Cette réalité apporte des besoins importants en termes d'accessibilité et de mobilité et diverses conséquences en découlent.

Pendant les périodes de pointes, une masse de travailleurs tentent d'accéder ou de quitter le secteur de la Colline parlementaire. Cette situation engendre beaucoup d'inconvénients causés par la circulation automobile, mais aussi par l'importante accumulation d'autobus.

Les divers déplacements faits à l'intérieur du secteur sont souvent problématiques en raison de la forte circulation automobile, mais aussi en raison du faible espace laissé aux piétons et cyclistes.

Ce mémoire illustre les pistes de solutions qu'Accès transports viables propose face aux diverses problématiques mentionnées précédemment. Nous tenons à saluer la démarche de l'équipe du PPU et souhaitons que ce mémoire aide à l'élaboration d'un meilleur projet.

PORTRAIT DU SECTEUR

Ce portrait se base sur les données de Statistiques Canada et sur les enquêtes Origine-Destination de 1996, 2001 et 2006 pour le secteur Haute-ville Est¹ dans lesquels nous observons divers phénomènes :

1. Le nombre de logements a augmenté de 18,2% entre 1996 et 2001, mais a diminué de 10,1% entre 2001 et 2006. Toutefois, la population entre 2001 et 2006 demeure relativement stable, ce qui explique que le ratio personnes/logis augmente de 1.5 à 1.6 pendant la même période.
2. Le nombre d'autos a fortement augmenté entre 1996 et 2001, passant de 3944 à 5875, mais a diminué en 2006 pour s'établir à 4266. Parallèlement, le taux de motorisation est passé de 0,3 en 1996, à 0,5 en 2001 et 0,4 en 2006.
3. La pyramide d'âge nous indique que la population vieillit dans le secteur. Les 50 ans et plus ne cessent d'augmenter tandis que les 20-49 diminuent légèrement. Toutefois, il est intéressant de voir qu'entre 2001 et 2006, les 0-19 ans ont passé de 7,9% à 8,6%. En observant les dernières projections de natalité, on peut supposer qu'il y a une augmentation des jeunes familles dans le secteur et que cette tendance risque de se poursuivre dans les prochaines années.
4. La population du secteur est de plus en plus mobile. Le nombre de déplacements par personne est passé de 2,4 en 1996, à 2,6 en 2001 à 3 en 2006.

¹ Cette zone a été retenue, car elle comporte la majeure partie de la zone du PPU ainsi que les quartiers SJB et Vieux-Québec, qui sont des aires urbaines en interaction directe avec la Colline parlementaire.

5. En observant les déplacements attirés (24h), on constate que le motif « travail » est relativement stable entre 1996 et 2006, mais que les motifs « loisirs » et « magasinage » passent respectivement de 4,2% à 13,2% et de 0,8% à 4,4% pour la même période.
6. Concernant les déplacements produits et attirés par mode (24h) entre 2001 et 2006, on constate la diminution de la part modale automobile au profit du transport collectif qui augmente légèrement et des transports actifs qui passent de 33,7% à 41% (déplacements produits).

Ce PPU doit répondre à certaines réalités, dont l'offre de logements adaptée à une population vieillissante et aux jeunes familles, mais également aux services et aux aménagements dont ce type de population a besoin. Il faut également comprendre que, malgré une augmentation du nombre de déplacement par personne, la tendance est à la diminution du nombre de voitures dans le secteur. En effet, les déplacements se font de plus en plus en mode actif et le réaménagement des espaces publics doit se faire en tenant compte de cette réalité. Finalement, en observant les motifs de déplacements vers le secteur, on constate que son rôle en tant que pôle urbain se diversifie. Cela doit se traduire dans les choix d'aménagements afin de favoriser la mixité des fonctions, autant à l'échelle urbaine qu'à l'échelle du bâtiment.

UNE COLLINE PARLEMENTAIRE DURABLE

Aménagement à échelle humaine

La densification de ce secteur jumelée à la mixité des fonctions permet d'une part de consolider ce pôle et d'affirmer son rôle à l'échelle métropolitaine et d'autre part, offre la possibilité d'habiter, de travailler, de se divertir et de consommer sur la Colline parlementaire à des distances de marche raisonnables. Ces principes doivent s'appliquer à travers un cadre bâti respectueux du patrimoine et être définis par des espaces publics de qualité. Voici une synthèse des orientations :

1. Consolidation du pôle par la densification
 - Développer les sites vacants et permettre l'agrandissement des bâtiments existants par des usages complémentaires aux fonctions déjà existantes.
2. Mixité des fonctions
 - Favoriser les fonctions; résidentielles de moyenne et haute densité, commerciales de proximité et de spécialités, bureaux de haute densité
 - Mixité horizontale et verticale pour diminuer les temps de déplacements
 - Offre diversifiée d'activités afin de faire vivre le secteur à divers moments de la journée, de la semaine et de l'année.
3. Cadre bâti intégré
 - S'harmonise aux caractéristiques architecturales et urbaines de son aire d'influence
4. Espaces publics de qualité
 - Aménagés en fonction des piétons et cyclistes
 - Forment un réseau continu
 - Répondent aux besoins métropolitains et locaux

Quelques exemples :

- Les basiliaires des tours projetées doivent bien s'intégrer à leur milieu par l'alignement au cadre bâti adjacent, par la transparence de la façade et par leur composition architecturale à échelle humaine. Les impacts au sol comme le vent et l'ombre doivent être atténués au maximum.
- L'îlot d'Aiguillon fait partie du quartier St-Jean-Baptiste, tout en donnant sur le boulevard Honoré-Mercier. Sa forme et ses usages doivent refléter les caractéristiques morphologiques du faubourg (topographie, gabarit, volumétrie), tout en offrant une façade convenable sur le boulevard.
- L'agrandissement de Place Québec est un bon exemple de densification sans impacts majeurs qui viendrait renforcer sa fonction actuelle.

L'accessibilité par le transport collectif en site propre

Afin de qualifier la Colline parlementaire de « durable », celle-ci doit être accessible par un service de transport collectif efficace, moderne et abordable. Étant donné le rôle particulier de ce secteur, notamment lors des grands événements, des dizaines, voir des centaines de milliers de personnes convergent vers la Colline parlementaire et la gestion de ces déplacements peut s'avérer très compliqué et plus ou moins efficace. Pour répondre à ces grands événements, à l'accessibilité aux emplois et services et à la densification éventuelle du secteur, il faut se doter de grands moyens de transport. Le service en site propre s'avère être le choix le plus judicieux pour desservir la Colline parlementaire, car sa capacité est plus forte et il n'est pas limité par la circulation. Voici un résumé des positions retenues :

1. L'accessibilité par le transport collectif en site propre
 - Structurer l'accessibilité au secteur par le tramway
 - Inciter les travailleurs et visiteurs à utiliser massivement le tramway pour accéder à la Colline parlementaire
2. Une mobilité durable sur la Colline
 - Diminuer la place de l'automobile permet de développer la ville en fonction des piétons, cyclistes et utilisateurs des transports collectifs
 - Limiter la circulation de transit qui déborde dans les rues locales
 - Augmenter la desserte en transports collectifs complémentaire au tramway.

Quelques exemples :

- Comme prévu en 2003 par le RTC dans l'étude de faisabilité d'un tramway, un tunnel pourrait libérer la chaussée entre la Côte d'Abraham et le Grand Théâtre.
- Des édicules pourraient être aménagés afin d'accéder facilement à la ligne de tramway. Leur design pourrait offrir une image forte pour ce secteur.
- La Ville ainsi que les employeurs doivent faire de la sensibilisation auprès de la population et des travailleurs afin que ceux-ci changent leurs habitudes pour prendre davantage le transport collectif.

Développer le réflexe « transports viables »

Que ce soit dans la gestion des déplacements ou dans la planification des projets, il faut que la mobilité durable soit au cœur des interventions. La façon dont les gens se déplacent, les lieux par lesquels ils transitent et leur capacité à utiliser les divers modes de transport sont des priorités pour développer un projet durable. Voici quelques pistes de solutions :

1. Prioriser une mobilité active sur la Colline parlementaire
 - Priorité aux piétons et cyclistes par des aménagements et par la signalisation
 - Assurer un réseau continu pour les piétons et cyclistes
 - Favoriser l'implantation du vélo en libre-service
 - Obliger les commodités pour vélo : supports sécuritaires, douches
2. Limiter les nuisances causées par les divers modes de transports
 - Aménagement de bornes, bandes ou végétaux pour sécuriser l'espace des piétons et cyclistes
 - Favoriser les modes de transport électriques
 - Assurer des espaces multimodaux bien aménagés et intégrés au milieu d'insertion
3. Diminuer l'impact du stationnement sur la Colline parlementaire
 - Construire sur les stationnements de surface
 - Plafonner les places de stationnement pour les nouveaux projets
 - Obliger les nouveaux stationnements à être construits en souterrain

Quelques exemples :

- Tel que mentionné dans l'objectif 11, la création de liens piétonniers ou de chaussées partagées, notamment pour la rue St-Amable, nous apparaît être une très bonne piste d'action. Idéalement, un réseau continu de rues partagées permettrait une plus forte cohésion sur la Colline parlementaire.
- La présence de bornes de vélo en libre-service près des lieux d'emplois, des commerces, des lieux d'intérêts et des arrêts d'autobus offrirait une façon de se déplacer très intéressante dans le secteur.

EN CONCLUSION

Accès transports viables souhaite appuyer la Ville dans ses démarches de consolidation de la Colline parlementaire en tant que pôle principal à Québec, en tant que lieu d'affirmation du pouvoir et en tant qu'espace des grandes manifestations. Nous croyons qu'il faut un centre-ville fort à Québec et que sa densification est nécessaire. Il est toutefois important de comprendre que cette densification doit se faire par la construction des espaces vacants sous-utilisés et par l'agrandissement des bâtiments existants. La démolition complète d'unités déjà existantes nous apparaît être un mauvais choix d'urbanisme tandis que le recyclage des bâtiments existants nécessitant une démolition partielle peut représenter une avenue intéressante.

L'aménagement des espaces publics et l'intégration urbaine des ouvrages d'architecture doivent se faire à échelle humaine. Les rues, les parcs, les jardins, les places publiques et les terminus doivent avoir des proportions invitantes pour les piétons et les cyclistes tandis que l'éclairage, le mobilier urbain et la végétation doivent créer une ambiance propice pour ces pratiques. Malgré le rôle protocolaire et national de certains espaces publics et des besoins en termes de fonctionnalité, de visibilité et de monumentalité, nous pensons que la subtilité et la délicatesse dans les aménagements peuvent résulter en des lieux adaptés aux besoins nationaux, régionaux et locaux. Concernant les ouvrages d'architecture de gros gabarit, le traitement de la base en fonction des piétons qui y circulent ainsi que des mesures d'atténuation des vents et ombrages nous apparaît primordial afin de garder un encadrement de la rue à échelle humaine et afin de diminuer les impacts au sol.

Pour terminer, nous rappelons que ce PPU doit aussi répondre à une population vieillissante, mais également aux jeunes familles qui semblent augmenter dans le secteur. Ces clientèles ont des besoins particuliers en termes de services et d'activités, mais surtout en termes de mobilité. Nous insistons beaucoup sur la nécessité de structurer les déplacements par la marche et le vélo à l'intérieur de la Colline parlementaire, car ce sont les modes de transports les plus intelligents, les plus verts et les plus profitables pour la santé. Nous insistons également sur les besoins criants d'accessibilité vers la Colline parlementaire. Nous ne pouvons plus continuer à nous rendre massivement dans ce secteur en voiture et d'ajouter des autobus, car il y en a déjà énormément et leurs impacts sont non négligeables. Par conséquent, l'accès à la Colline parlementaire doit se faire principalement en tramway. Offrons la modernité et la qualité à la Colline parlementaire !

Accès transports viables
1085, avenue De Salaberry
Québec, (Québec)
G1R 1K1
Téléphone : 418-648-1242
Télécopieur : 418-524-4112
acces@transportsviables.org
www.transportsviables.org