

**Mémoire déposé par Accès transports viables sur le  
Projet d'aménagement de la phase III de la promenade  
Samuel-De Champlain entre la côte de Sillery et la  
côte Gilmour à Québec**



Regroupement des utilisateurs et  
utilisatrices des transports collectifs  
et actifs du Québec métropolitain

**14 juin 2013**

## Accès transports viables

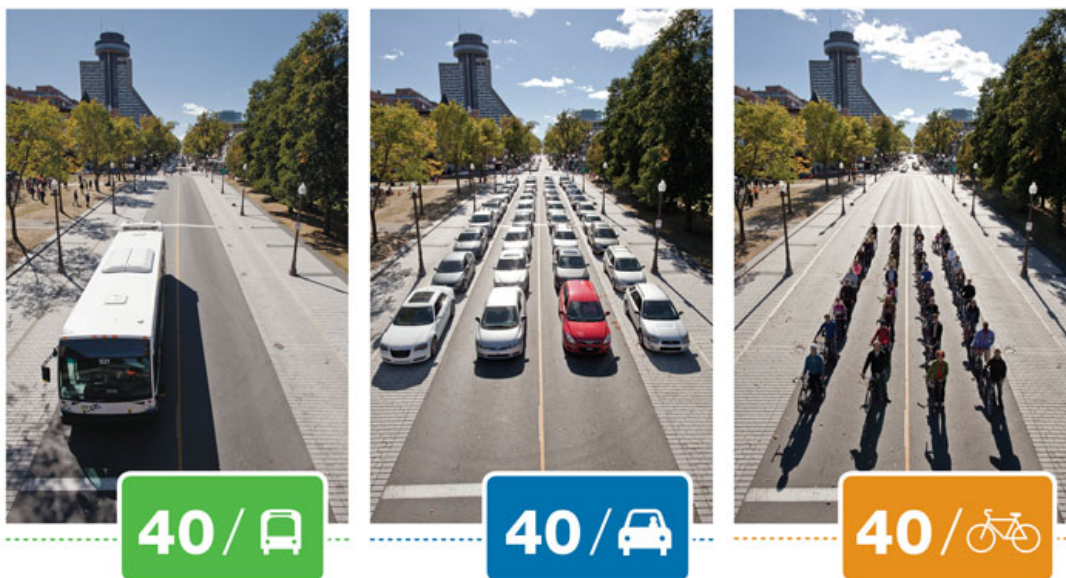
Accès transports viables – le Regroupement des utilisateurs et utilisatrices des transports collectifs et actifs du Québec métropolitain – est un organisme à but non lucratif regroupant les personnes et les organisations socioéconomiques préoccupées par l’avenir des transports dans la région métropolitaine de Québec.

La mission principale d’Accès transports viables est de promouvoir les modes de déplacement viables et de défendre les droits des utilisateurs et utilisatrices des transports collectifs (transport en commun, covoiturage, autopartage) et actifs (marche, vélo) dans la région de Québec.

La réduction de la circulation automobile et l’augmentation de la part des modes de transport collectifs et actifs sont nécessaires pour améliorer globalement la qualité de vie des citoyens. Cette évolution passe par la sensibilisation de la population et des pouvoirs publics à l’utilisation et à l’encouragement des modes de déplacement viables.

Chaque année, et ce depuis 1991, Accès transports viables organise la Semaine des transports collectifs et actifs. Durant toute la durée de l’évènement, diverses activités sont organisées afin de sensibiliser la population aux impacts et aux enjeux liés à la circulation automobile.

Régulièrement, l’organisme se prononce sur divers projets ou dossiers en lien avec les transports et l’urbanisme. Sa participation aux consultations et aux tables de concertation permet de rappeler aux décideurs l’enjeu primordial qu’est celui du transport à Québec.



## Table des matières

<b>Constats généraux.....</b>	<b>4</b>
<b>Enjeu des transports.....</b>	<b>4</b>
<b>Enjeu de la monofonctionnalité.....</b>	<b>4</b>
<b>Enjeu de gouvernance.....</b>	<b>5</b>
<b>Recommandations.....</b>	<b>5</b>
<b>1. Autoriser le zonage mixte au bas de la pente de Sillery et y planifier la densification et l'ajout de commerces.....</b>	<b>5</b>
<b>2. Mettre en place un lien mécanique pour faciliter et encourager la circulation active entre la promenade et le secteur de la rue commerçante.....</b>	<b>5</b>
<b>3. Développer une desserte en transport en commun efficace entre la promenade Samuel-De Champlain et l'avenue Maguire intégré au réseau régulier du RTC pour répondre à la fois aux besoins des résidents et à ceux des visiteurs.....</b>	<b>6</b>
<b>4. Mettre en place des aménagement piétons et cyclables favorables entre le projet à l'étude la ville existante.....</b>	<b>6</b>
<b>Mettre en place un cercle vertueux de la mobilité durable.....</b>	<b>7</b>
<b>Note sur la densification et la participation citoyenne.....</b>	<b>8</b>

## Constats généraux

Les phases I et II de la promenade Samuel-De Champlain ont rapidement été adoptées par la population de Québec et le secteur est devenu une destination récréative prisée. Cet engouement a entraîné son lot de déplacements vers le secteur. Au regard de ce succès d'achalandage, il est hautement probable que la phase III participe également à l'augmentation des déplacements vers les installations situées en bordure du fleuve.

Cependant, pour maximiser les investissements importants qu'implique cette réappropriation du littoral, Accès transports viables croit que le site devrait devenir plus qu'une simple destination récréative et s'intégrer davantage dans les milieux de vie environnants, principalement les secteurs de l'Anse-aux-Foulons et de l'avenue Maguire. Cette intégration doit se faire en mettant l'accent sur une offre adéquate en transports collectifs et actifs, sur la continuité de la trame urbaine et le développement d'une mixité des fonctions.

Une vision automobiliste du développement de ce site d'intérêt serait en contradiction avec les objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES) que s'est fixé le Gouvernement du Québec, et en opposition aux objectifs d'augmentation des parts modales des transports actifs et collectifs contenus dans le Plan de mobilité durable (PMD) de la Ville de Québec et dans le Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) de la Communauté métropolitaine de Québec (CMQ).

## Enjeu des transports

Rejoindre la promenade Samuel-De Champlain autrement qu'en automobile est, dans l'état actuel des choses et tel que présenté par le promoteur, un exercice difficile. En effet, plusieurs facteurs contribuent à restreindre l'utilisation des modes de transports actifs et collectifs pour joindre les différents sites d'activités: distances importantes à parcourir, dénivelé important et inexistence d'infrastructure de remontée mécanique, desserte en transports en commun présente seulement pendant la saison estivale et développée uniquement selon l'axe est-ouest.

Qui plus est, l'offre de stationnement proposée par le promoteur (660 cases prévues) est en soit un incitatif à l'utilisation de l'automobile. La réalisation d'un projet d'une telle envergure attirera une importante quantité de personnes et son accessibilité doit être orientée dès le départ vers les transports collectifs et actifs, à défaut de quoi il sera difficile de revenir en arrière.

## Enjeu de la monofonctionnalité

Le caractère monofonctionnel du projet, tel que présenté par le promoteur, est également un frein au développement durable du secteur du littoral. Tant qu'une mixité des fonctions (commerciale, résidentielle, récréative), en continuité avec la ville existante, ne sera pas envisagée avec les partenaires du milieu (propriétaires des terrains, population avoisinante, Ville de Québec), il sera difficile de justifier une desserte fréquente en transport en commun, particulièrement en-dehors de la saison estivale.

## Enjeu de gouvernance

Le promoteur propose un projet intéressant mais qui nécessite, d'après Accès transports viables, une forte collaboration des différentes institutions (Commission de la Capitale-Nationale du Québec, Ville de Québec, Réseau de transport de la Capitale, Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada [CN], SDC Maguire, etc.). Les investissements importants prévus pour le projet sont l'occasion d'un travail de partenariat pouvant mener à un projet complet liant urbanisme, aménagement du territoire et transport, dans une perspective de développement durable (réduction des émissions de GES, utilisation optimale du sol, etc.).

## Recommandations

Au regard des différents constats et enjeux identifiés, nous recommandons au promoteur de travailler avec les partenaires afin de planifier, à moyen et long termes, une synergie entre la promenade, les quartiers voisins et la rue commerçante Maguire, via différents moyens.

### 1. Autoriser le zonage mixte au bas de la pente de Sillery et y planifier la densification et l'ajout de commerces

Les avantages d'une présence plus grande de ménages et de commerces dans le secteur à l'étude sont nombreux. Elle justifie d'abord la mise en service de parcours de transport en commun à fréquence élevée. Elle permet une utilisation sur une plus longue période de temps des installations projetées, un effet renforcé par la présence de commerces qui permet d'attirer et de retenir les visiteurs. Elle représente finalement une utilisation du sol beaucoup plus optimale et intéressante, notamment pour la Ville qui en retire davantage de bénéfices que ne peut offrir la présence d'un stationnement.

Il importe cependant, pour les acteurs concernés, d'expliquer ce qu'est la bonne densité et de proposer des modes de consultation de la population qui font appel à la collaboration dans le choix des types de densité qui sera privilégié. Il faut également faire ressortir les nombreux avantages que cela représente pour les résidents actuels, souvent occultés par les avantages des promoteurs.

### 2. Mettre en place un lien mécanique pour faciliter et encourager la circulation active entre la promenade et le secteur de la rue commerçante

Il importe de favoriser les déplacements actifs entre la haute-ville et la basse-ville, non seulement pour monter l'important dénivelé, mais également pour le descendre. La côte de Sillery est évidemment un obstacle pour le cycliste ou le piéton qui désire la monter, mais l'important dénivelé freine également les cyclistes moins aguerris (personnes âgées, enfants) qui voudraient le descendre. Il faut appliquer le même raisonnement à la goulotte comprise dans le projet d'escalier joignant la côte de Sillery au stationnement situé à l'ouest du secteur à l'étude, puisqu'il s'agit d'un aménagement qui ne saurait répondre aux besoins de tous les cyclistes.

Selon Accès transports viables, le type de remontée mécanique à privilégier est le funiculaire ou un système s’y apparentant. Ce type d’infrastructure est adapté à notre climat (nous en avons un très bel exemple avec le Funiculaire du Vieux-Québec) qui permet le transport autant des piétons que des cyclistes.

Accès transports viables souligne par ailleurs qu’un projet de funiculaire a été présenté en lien avec la proposition de tracé du sentier de la falaise, tiré du scénario de mise en valeur des grands domaines de Sillery rendu public par la Ville de Québec le 6 juin dernier. Si ce projet voit effectivement le jour, il importe que ce projet soit développé autant pour les piétons que pour les cyclistes et qu’un lien cyclable entre la station du haut et la rue du Cardinal-Persico soit créé.

### **3. Développer une desserte en transport en commun efficace entre la promenade Samuel-De Champlain et l’avenue Maguire intégré au réseau régulier du RTC pour répondre à la fois aux besoins des résidents et à ceux des visiteurs**

Les grands pôles de destination font généralement l’objet d’une attention particulière de la part du RTC. Nous en tenons pour preuve la navette 400, mise en service en 2008 pour desservir la Promenade Samuel-De Champlain fraîchement inaugurée. Cette navette ne correspond cependant qu’à une partie de l’offre qui doit être développée pour desservir le secteur dans une perspective de mobilité durable puisqu’elle n’est en service que du 24 juin à la mi-septembre. Il faut également ajouter à cela qu’aucun parcours d’autobus doté d’une bonne fréquence (15 ou 30 minutes) et d’une bonne amplitude (de tôt le matin à tard le soir) ne circulera entre la bas et le haut de la côte de Sillery à partir du 15 juin, date à partir de laquelle le RTC coupera la quasi-totalité des passages du parcours 16 dans le secteur de l’Anse-aux-Foulons.

Accès transports viables recommande que le promoteur s’associe au RTC pour que les coupures du parcours 16 dans le secteur de l’Anse-aux-Foulons soient non seulement annulées, mais que le RTC, en partenariat avec la Ville de Québec, Tourisme Québec et la SDC de l’avenue Maguire bonifient le caractère touristique de ce parcours en vue d’en augmenter l’achalandage auprès des résidents de Québec et de la clientèle touristique.

### **4. Mettre en place des aménagement piétons et cyclables favorables entre le projet à l’étude la ville existante**

Le réaménagement du littoral ne serait être complet sans proposer éventuellement une reconnexion des différents pôles d’attractions existants dans ce secteur. Nous recommandons donc de planifier l’aménagement d’infrastructures permettant la connexion, à pied et à vélo, entre le projet présenté et, par exemple, le parc du Bois-de-Coulonge. L’objectif devient à la fois d’offrir des circuits récréatifs de grande qualité, mais également de désenclaver au maximum le secteur à l’étude.

Les déplacements actifs seront aussi grandement encouragés si le promoteur met de l’avant un design urbain qui rendra plus convivial le boulevard Champlain. À ce titre, nous lui recommandons d’intervenir de manière à réduire la vitesse de circulation (présence d’arbres et arbustes ou de mobilier urbain réduisant le champ visuel, réduction de la largeur des voies de circulation

automobile, etc.) et de faciliter la traversée de piétons à l'aide de divers aménagements tels des avancées de trottoirs, des refuges en milieu de voies, etc. Le guide Aménagements en faveur des piétons et des cyclistes, publié par Vélo-Québec, peut s'avérer un bon outil de référence.

## **Mettre en place un cercle vertueux de la mobilité durable**

Le développement de la phase III de la Promenade Samuel-De Champlain peut se faire suivant les principes du développement durable, mais au regard des enjeux de transports (réduction des émissions de GES, amélioration de la santé publique et de la vitalité économique), la réduction de la dépendance à l'automobile, l'augmentation de l'offre en transports collectifs et actifs et l'aménagement du territoire doivent être articulés simultanément en collaboration avec les nombreux partenaires impliqués. Les quatre recommandations formulées par Accès transports viables sont donc complémentaires et se renforcent l'une, l'autre, puisque :

- sans aménagements et infrastructures favorisant les transports collectifs et actifs (remontée-mécanique, desserte fréquente en transport en commun suivant autant l'axe est-ouest que l'axe nord-sud), les besoins en stationnements demeurent énormes, ce qui empêche la densification des espaces vacants et donc l'utilisation optimale du sol et l'utilisation de la promenade sur une période de temps plus importante;
- sans densification, il est difficile de justifier une desserte fréquente de transport en commun en dehors de la saison estivale;
- sans desserte de transport en commun et sans remontée mécanique, il est difficile de renforcer le dynamisme des commerces de l'avenue Maguire, du moins pas sans augmenter l'offre en stationnement;
- en augmentant l'offre en stationnement sur l'avenue Maguire, et donc la circulation, on rend plus difficile la cohabitation entre cyclistes, piétons et automobilistes, ce qui réduit le potentiel d'attraction de l'artère commerciale;
- si on dédie toujours plus d'espace à l'automobile, sur Maguire comme sur le secteur à l'étude, on contrevient aux objectifs de la Ville de Québec (PMD), de la Communauté métropolitaine de Québec (PMAD) et du Gouvernement du Québec en matière de réduction des émissions de GES.

## Note sur la densification et la participation citoyenne

L'actualité récente nous aura appris que la densification est un enjeu sensible à Québec. Cependant, du point de vue d'Accès transports viables, cette densification est non seulement souhaitable, mais nécessaire. Nous encourageons donc la Ville de Québec et ses partenaires à poursuivre leurs efforts pour convaincre la population du bien-fondé de ce principe.

En vue d'améliorer les processus qui permettront une plus grande acceptabilité sociale de la densification, il importe cependant de bien expliquer ce qu'est la "bonne" densité. Entre le "bungalow" et le condo, il existe des types d'habitation qui, malgré une densité importante, permettent le respect de ce que nous appelons l'échelle humaine. À cette échelle de développement, les bénéfices sont perçus comme plus nombreux pour les résidents que pour les promoteurs.

Il importe donc de collaborer très en amont avec les citoyens quand il est question de densification. À titre d'exemple, on peut sonder les résidents actuels sur la forme de densification souhaitée très tôt dans le processus puisque la densité n'est en fait qu'une formule mathématique ( $\log/\text{ha}$ ) et peut prendre différente forme. Les formes de consultations qui ont été privilégiées à ce jour sur ces questions (par exemple, les Programme particulier d'urbanisme) n'ont pas permis l'instauration d'un dialogue, favorisant davantage la confrontation alimentée par des craintes additionnelles face au peu de pouvoir (réel ou appréhendé) des citoyens.

Les acteurs dont les décisions ont un impact sur le territoire doivent investir du temps et des ressources dans des "charettes" de design, offrir aux citoyens différents niveaux d'implication, pas seulement la rédaction de mémoires. L'objectif est d'offrir aux citoyens les moyens de s'outiller afin de participer à ces processus : certaines villes européennes offrent même des formations aux citoyens sur les façons d'interagir avec les différents acteurs institutionnels et les renseignent sur les leviers qu'ils ont pour se faire entendre en dehors des consultations formelles. Les organismes de Québec oeuvrant dans le domaine de l'aménagement du territoire, de l'urbanisme et des transports pourraient assurément apporter une aide à la Ville de Québec et ses partenaires si la demande leur en était faite.





---

Accès transports viables  
870, avenue De Salaberry, bureau 307  
Québec (Québec) G1R 2T9  
Tél. : (418) 648-1242  
Télééc. : (418) 524-4112  
[aces@transportsviables.org](mailto:aces@transportsviables.org)  
[www.transportsviables.org](http://www.transportsviables.org)