

Questionnaire sur la mobilité durable

Québec 21 : Équipe JF Gosselin

Thème 1 – Transport en commun

Question : Quelles mesures voulez-vous mettre en œuvre pour améliorer l'offre de transport en commun à Québec?

Critères :

- Mise en place d'un réseau de transport en commun structurant. **Non**
- Mise en place de nouvelles voies réservées au transport en commun sur des artères ou des autoroutes. **Nous allons revoir l'ensemble des voies réservées. Les différentes options considérées sont de modifier les heures d'opérations déjà en place, d'ajouter la possibilité d'utiliser les voies réservées pour les véhicules électriques et si le besoin est présent d'ajouter des voies sans toutefois en retirer une pour la circulation automobile (donc ajout au net d'une voie).**
- Mise en place d'une tarification sociale. **Le système Opus est désuet et très peu flexible. Nous aurons certainement à changer de système de paiement des trajets. Nous souhaitons que le prochain modèle retenu permettra une modulation de la tarification. Opus utilise encore le concept de billets (numérique mais quand même, ça reste un billet). Nous souhaiterions élargir l'éventail des tarifs pour entre autre offrir une tarification sociale et une tarification réduite incitant les utilisateurs les plus éloignés du centre-ville à considérer le transport en commun.**
- Augmentation de la part municipale dans le budget d'opération du RTC. **Non, notre avis est qu'il y a suffisamment de fonds disponibles pour offrir un service de meilleure qualité.**
- Réduction ou tarification de l'offre de stationnement située près des grands pôles de destination. **L'angle retenu pour développer notre offre de transport en commun est celui d'offrir une meilleure qualité de service et un meilleur produit. Nous n'envisageons pas d'alourdir le fardeau de dépenses des citoyens ou de compliquer inutilement leur quotidien. Aussi, une quantité de stationnements dans les secteur touristiques et d'affaires et nécessaires afin de permettre aux touristes ou aux intervenants de pouvoir se stationner et participer à la vigueur économique de ces secteurs. Inutile de vous préciser que l'argent investi par un touriste dans un stationnement ne se retrouvera pas en pourboire sur la table d'un café.**
- Augmentation de la proportion du réseau de transport en commun qui est universellement accessible. **Oui, clairement les usagers à mobilité réduite sont laissés pour compte par le RTC. Le STAC pourrait lui aussi améliorer sa prestation de service. Finalement, les citoyens à mobilité restreinte devraient pouvoir se déplacer sur l'ensemble du territoire de la ville sans trop de détours (considérant le caractère historique de certains secteurs de la ville).**
- Un point supplémentaire pour toute autre mesure pertinente : **Notre vision est d'offrir un transport en commun de qualité et surtout de proximité. Nous allons ajouter des arrêts et rendre les parcours plus sinueux afin que ceux-ci pénètrent les quartiers pour mieux desservir la population. Nous prenons le pari qu'un usager préférera être assis dans un autobus plus longtemps, s'il a pu monter dans ce dernier à une distance raisonnable de son domicile (500 m)**

et qu'il n'a pas besoin d'effectuer de transfert. Aussi, nous allons tendre la main aux différents services de transport en commun circulant sur notre réseau afin d'optimiser et de rendre plus efficient l'ensemble de nos réseaux. Un autobus vide, peu importe à quel service il appartient, est une perte nette pour son opérateur.

Thème 2 – Mobilité active

Question : Quelles mesures voulez-vous mettre en œuvre pour augmenter le nombre de déplacements effectués à pied chaque jour?

Critères :

- En partenariat avec la société civile et les citoyens, élaboration d'un plan piéton à l'instar de la Vision des déplacements à vélo et des plans de développement du transport en commun. **Nous n'avons honnêtement pas comme priorité d'augmenter le nombre de déplacement effectués à pieds chaque jour. L'ensemble des conseillers de Québec21 est extrêmement sensible à tous les aspects touchant la sécurité (routière/piétonne) dans les quartiers résidentiels. En augmentant la sécurité dans ces secteurs nous pensons que par extension il y aura une augmentation du nombre de déplacement piétons.**
- Sensibilisation et répression pour le respect des traverses piétonnes. **Le 29 septembre nous annonçons notre plan concernant la sécurité routière, nous avons entre autre fait mention de ces moyens que nous souhaitons déployer : Installation de panneaux double clignotants aux passages piétonniers et promouvoir le respect de la priorité piétonne aux feux verts. (Sensibilisation et prévention en collaboration avec le SPVQ).**
- Sensibilisation et répression pour le respect de l'article 386 du Code de la sécurité routière qui stipule l'interdiction de se stationner à moins de 5 mètres d'une intersection. **Oui pour la sensibilisation et nous sommes confiant d'obtenir des résultats assez probant pour ne pas devoir utiliser la répression.**
- Bonification des budgets accordés à la réalisation et à la réfection des trottoirs. **N'ayant pas accès à toute l'information pour le moment, il serait irresponsable de ma part de m'engager sur une telle bonification budgétaire. Néanmoins, précédent toute réfection de trottoir une réflexion devra être faite afin de déterminer si la largeur de ce dernier est adéquate. Dans la négative, le trottoir devra systématiquement être élargi. L'exemple de la réfection actuel du trottoir sur le boulevard René-Lévesque actuellement est à notre avis un échec en ce sens.**
- Généralisation des aménagements universellement accessible. **Encore une fois ici, lors de réfection ou de la création de nouveau lieu, une réflexion devra toujours être faite afin de s'assurer que le lieu est accessible et utilisable pour tous.**

Question : Quelles mesures voulez-vous mettre en place pour augmenter la part des déplacements réalisés quotidiennement à vélo?

Critères :

- Prolongation de la saison cyclable. **Non n'avons pas envisagé cette option pour le moment.**
- Développement d'un réseau cyclable quatre saisons. **Un réseau moins étendu pourrait entretenu en période hivernale. Néanmoins, nous prioriserons le développement d'un réseau complet et sécuritaire de voies cyclables pour la saison estivale où un plus grand nombre de citoyens utilisent ces routes. Une augmentation significative des utilisateurs nous permettra de justifier des investissements en entretien hivernal le cas échéant.**
- Bonification des budgets de réalisation de la Vision de déplacement à vélo. **Encore ici, j'hésite à m'engager ne connaissant pas précisément l'étendu complète de ce budget.**
- Développement des mesures pour accroître l'offre de stationnement à vélo sur les axes commerciaux et près des lieux générateurs de déplacement. **Nous souhaiterions développer des partenariats avec des commerçants et autres entreprises afin que ceux-ci « adoptent » des stationnements à vélo. L'installation d'un plus grand nombre de stationnement à vélo serait aussi envisagée sous une administration de Québec²¹.**
- Réduction ou tarification de l'offre de stationnement pour automobile située près des grands pole de destination. **Même réponse qu'à la question similaire sur le premier thème.**
 - Un point supplémentaire pour toute autre mesure pertinente : **Lors de l'annonce du 29 septembre, nous nous sommes engagé a :**
 - **Assurer un réseau balisé complet (sans cul-de-sac), et sécurisé par des poteaux délinéateurs (balises cyclo-zone).**
 - **Installer des SAS Vélo aux intersections**
 - **Demander officiellement au ministère des transports et à la SAAQ que Québec devienne une ville test pour l'introduction du concept d'usagers vulnérables. (usagers vulnérables : une obligation de prudence par rapport aux usagers les plus fragiles, soit piétons et les cyclistes).**
 - **Travailler en collaboration avec les instances provinciales dans leurs différentes initiatives d'éducation et de sensibilisation de la population.**

Thème 3 – Sécurité routière

Question : Quelles mesures comptez-vous mettre en place pour améliorer le bilan de sécurité routière sur le territoire de la ville de Québec?

Critères :

- Adoption de la Vision zéro, selon laquelle la Ville de Québec viserait qu'aucun accident de la route ne résulte en des blessures graves ou décès. **L'adoption de cette vision est souhaitable mais nous prioriserons l'implantation de mesures concrètes qui auront comme objectif d'améliorer le bilan sans nécessairement avoir l'ambition d'atteindre le nul.**
- Réduction de la vitesse à 30 km/h dans les quartiers résidentiels, à la fois par l'utilisation de la signalisation mais aussi en modifiant l'aménagement de ces rues. **Nous nous sommes engagés à réduire la vitesse maximale à 30 km/h dans les zones scolaires et à 40 km/h dans les zones**

résidentielles mais surtout à diminuer la tolérance du dépassement de la vitesse permise (SPVQ). Nous proposons la réduction de la largeur de la chaussée dans les quartiers résidentiels (lors de réfection), l'installation de ralentisseurs (dos d'âne-allongé) temporaires, l'ajout de trottoirs larges longeant les routes principales (Particulièrement pour les rues collectrices secondaires et les rues locales principales résidentielles). la plantation de végétaux et d'arbres le long des rues et en terre-plein central (Réduction ilot de chaleur, enveloppement végétale au-dessus de la rue et Indique à l'automobiliste qu'il est en zone résidentielle) l'installation de mobilier et de la signalisation au centre de la rue (Sans nuire à la circulation mais en offrant un effet ralentisseur, arrangements végétaux, signalisation flexible ou terre-pleins) et finalement l'ajout d'une plus grande voie d'accotement asphaltée (pour permettre aux automobilistes de pouvoir respecter facilement la distance de 1m qu'ils doivent laisser lors d'un dépassement avec un cycliste).

- Définition et mise en œuvre de mesures spécifiques et systématiques pour sécuriser les cheminements scolaires. **Nous n'avons pas de proposition claire à cet effet, néanmoins cette intéressante position sera explorée en cours de mandat.**

Thème 4 – aménagement du territoire

Question : Quelles mesures comptez-vous mettre en place pour limiter l'étalement urbain?

Critères :

- Interdire le dézonage de terres agricoles ou d'empiéter sur des milieux naturels pour y faire du développement. **Nous avons pris position pour protéger la forêt de Charlesbourg en ce qui a trait au développement Rokbo près de l'école des Châtelets. L'équipe de Québec21 est claire sur l'importance du rôle du conseiller municipal. Lors des questions touchant le dézonage l' élu doit protéger les intérêts des citoyens de son district.**
- Densification ou requalification des terrains actuellement sous-utilisés au cœur de la ville. **En tant que candidat dans le district de St-Louis-Sillery je vais m'assurer de garder un œil attentif sur l'ensemble des projets de développements domiciliaire afin de favoriser une densification harmonieuse. Pour le moment force est d'admettre que nous objectivons plus une densification sauvage voir agressive dans certains secteurs des districts de Ste-Foy-Sillery-Cap-Rouge. Ceci étant, il est possible que cette réalité ne soit pas partagé par l'ensemble de mes collègues candidats.**
- Limiter le développement de nouveaux développements encourageant l'étalement urbain (centres commerciaux, Power centers, quartiers résidentiels excentrés, développement de faible densité, etc.)
- Mise en place d'un moratoire sur les élargissements d'autoroutes sur le territoire de la ville. **Bien que les autoroutes relèvent du gouvernement provincial, nous ne considérons pas que l'élargissement de celles-ci est une solution en soit. Il faudrait nettement mieux s'attaquer aux nombreux goulots d'étranglements présents sur l'ensemble du réseau autoroutier.**

Question : Êtes-vous en accord avec le fait de convertir en boulevard certains tronçons d'autoroutes situés en milieu urbain?

- Oui, l'autoroute Laurentienne dans sa portion sud.
- Oui, l'autoroute Charest à l'est de Robert-Bourassa.
- Oui, Robert-Bourassa sur le plateau de Sainte-Foy.
- Un point supplémentaire pour toute autre proposition. **Nous allons mettre un ensemble de mesure en place afin d'améliorer la fluidité du réseau routier artériel (ci –incluant les autoroutes) ayant comme objectif de contrer le débordement d'automobilistes dans les quartiers résidentiels. Nous pensons que la conversion en boulevard urbain nuirait à cet objectif de fluidité.**

Alexandre Pettigrew

Candidat conseiller municipal district St-Louis-Sillery

Québec21 – Équipe JF Gosselin