

COMMUNIQUÉ

POUR DIFFUSION IMMEDIATE

PLAN DE MOBILITÉ DURABLE : DES FÉLICITATIONS, MAIS BEAUCOUP DE QUESTIONS

QUÉBEC le 5 octobre 2010 – Accès transports viables se réjouit de la réalisation par la Ville de Québec d'un premier Plan de mobilité durable. Les grandes orientations de ce document sont porteuses et permettront à la région de poursuivre sa croissance sur des bases solides. Pour que cette vision devienne réalité, il faudra toutefois préciser certains aspects. Accès transports viables voit trois grands points à améliorer rapidement pour que ce plan gagne en crédibilité :

1. Les points à éclaircir pour garantir le succès d'un tramway dans la région

Le tramway est un mode de transport tout à fait approprié pour permettre à une agglomération de la taille de Québec de développer son transport collectif. « C'est un projet que nous appuyons depuis longtemps. Toutefois, trop de questions entourant le tracé de tramway proposé dans le Plan de mobilité durable demeurent sans réponses » note Christian Savard, président d'Accès transports viables. Un chantier d'une telle ampleur doit reposer sur des informations complètes et objectives. Accès transports viables demande qu'une étude comparative des tracés potentiels d'implantation d'un tramway dans la région soit réalisée pour clarifier les éléments suivants :

- Une analyse complète du potentiel de requalification des secteurs sur Charest est requise afin de déterminer si cette opération est possible et combien de temps elle prendra à se réaliser.
- Il est essentiel de faire des projections d'achalandage afin que le tramway réponde le mieux possible aux besoins de déplacement de la population.
- Quel impact le tramway aura-t-il sur les parcours existants et sur la rentabilité du réseau d'autobus? Doit-on craindre une hausse des coûts d'exploitation et une diminution du niveau d'autofinancement du RTC?
- Le réseau de tramway proposé permettra-t-il d'atteindre les cibles de part modale s'il évite l'important bassin d'usagers potentiels entre l'Université Laval et la colline Parlementaire?
- Ce réseau ne dessert pas de manière adéquate les secteurs de première couronne de banlieue (Quatre-Bourgeois, l'Atrium et Charlesbourg).
- Une explication de l'arrimage avec le réseau d'autobus qui l'alimentera est nécessaire.
- Un réseau complet devrait comprendre des phases ultérieures de prolongation du tracé sur un horizon à très long terme pour garantir la cohérence d'ensemble du réseau.

2. La place des transports actifs, une faiblesse à corriger

Le Plan de mobilité durable de la Ville de Québec ne dépasse pas les grands principes en matière de transports actifs. Une ville de la mobilité durable doit placer le piéton en priorité, un parti pris que l'on ne sent pas assez dans document présenté. Voici quelques exemples de mesures qui enverraient un signal fort en faveur de la marche :

- Adopter une charte du piéton pour se donner un cadre de référence en la matière.
- Une politique de base en matière de réfection et de remplacement systématique des trottoirs
- Une politique claire d'entretien hivernal des trottoirs et parcours piétonniers
- Une politique d'encadrement du virage à droite au feu rouge
- L'implantation de zones 30 ou de zones de rencontre dans les quartiers résidentiels
- Implantation systématique de mesures d'apaisement de la circulation aux abords des écoles.

En matière de vélo, seul le projet de lien entre l'Université Laval et la colline Parlementaire est présenté, ce qui s'avère une déception. « Il existe des besoins criants en matière de liens cyclables utilitaires sur l'ensemble du territoire de la ville », signale Christian Savard. « D'ailleurs, où en sommes-nous dans la réalisation du Plan directeur du réseau cyclable (PDR) et pourquoi les projets annoncés se concrétisent-ils si lentement? » ajoute-t-il. De plus, pour être cohérent, la proposition de piste cyclable sur René-Lévesque doit être conçue comme un projet global de boulevard vert qui combine le transport collectif et les transports actifs. « On peut difficilement faire passer plus de voitures dans ce secteur, l'idée c'est d'augmenter la capacité de l'artère grâce aux modes de transport durables. En ce sens, l'implantation d'un tramway sur René-Lévesque doit être considérée puisque ce mode de transport offre une capacité équivalente à celle d'un boulevard de huit voies », commente Christian Savard.

3. Les cibles proposées de part modale pour le transport en commun et les stratégies pour les atteindre

Les cibles proposées pour le transport en commun sont audacieuses et Accès transports viables salue le désir de doubler la part modale. Pour y arriver réellement, il faudra mettre en place des stratégies complètes qui devraient se retrouver dans le plan :

- Prioriser dans le financement et dans la répartition de l'espace sur les rues les infrastructures de transports en commun ou actifs
- Assurer l'accessibilité physique et financière du transport collectif
- Affiner les cibles de part modale en fonction du contexte urbain

Les prochaines étapes

Une fois cette démarche de consultation complétée, il sera crucial d'appliquer rapidement les grandes orientations du Plan de mobilité pour qu'il ne tombe pas dans l'oubli. Accès transports viables invite les acteurs concernés à effectuer un suivi rigoureux de l'état de réalisation des différentes recommandations. « Ce document comporte des idées qui pourraient changer le visage de Québec. Pour que la démarche soit couronnée de succès, il faut que les élus portent ces projets et les présentent de manière à rallier la population autour de cet enjeu crucial de développement durable » affirme Christian Savard, président d'Accès transports viables.

-30-

Source : Christian Savard, président d'Accès transports viables (418) 456-0592
Le mémoire complet d'Accès transports viables est disponible en ligne au :
www.transportsviables.org/acces-transports-viables/documents