

Résumé du mémoire présenté par le conseil d'administration du conseil de quartier des Châtels lors de la consultation sur la mobilité durable

Le 13 août dernier, dans le cadre de ces consultations, le conseil d'administration du conseil de quartier des Châtels a soumis un mémoire basé sur les commentaires qui avaient été émis lors des séances d'information des 6, 7 et 10 juin. Une grande part de ces commentaires portait sur la congestion routière et les lacunes du transport en commun, particulièrement dans la première couronne, soit Beauport, Charlesbourg, les Rivières et la Haute Saint-Charles.

Nos recommandations portaient principalement sur deux points : le transport en commun et le transport actif. Elles avaient pour but d'améliorer et augmenter l'usage de ces deux modes, ce qui aurait pour conséquence de diminuer l'utilisation de l'automobile et, par voie de conséquence, atténuer les problèmes de congestion routière sans qu'il soit nécessaire d'apporter de modifications majeures au réseau routier.

Transport en commun

À partir d'une analyse de données extraites du « Portrait de la mobilité sur le territoire de l'agglomération », nous avons constaté qu'environ 94% de l'augmentation des déplacements au sein de l'agglomération provenait de la première couronne (28%), de la couronne nord (38%) et de la rive sud (27%).

De ces chiffres, nous avons tiré deux conclusions, à savoir qu'il fallait :

1. Permettre aux résidents de la première couronne, de la couronne nord et de la rive sud d'exercer le maximum de leurs activités le plus près possible de leur lieu de résidence en maximisant la décentralisation, la densification et la mixité. Cette mesure aurait pour effet de réduire le nombre de déplacements au sein de l'agglomération en provenance de ses banlieues. Nous avons rapidement glissé sur ce point puisqu'il relève davantage du schéma d'aménagement.
2. Fournir aux résidents de l'agglomération et ses banlieues l'opportunité de se rendre aisément et rapidement en tout lieu de l'agglomération grâce à un réseau de transport en commun hautement efficace. Dans ce but, nous avons suggéré une nouvelle structure du réseau qui comprendrait :
 - Un très grand circuit, bidirectionnel et en boucle, desservi souvent et rapidement par des véhicules confortables et de dimension moyenne, qui passe à une relative proximité des lieux de résidence et se rend sur les principaux lieux de travail et d'étude.
 - Quelques circuits rapides, les actuels Métrobus et Express, auxquels on ajouterait quelques circuits permettant de joindre rapidement entre eux les quartiers de la première couronne.
 - Une multitude de circuits locaux qui rayonnent à partir de points de jonction avec les deux précédents et qui desservent principalement les résidences et les parcs industriels.

Afin de réaliser la première suggestion (le grand circuit en boucle) et pour des raisons de coût et de faisabilité, nous avons recommandé l'implantation d'un monorail aérien sur 55 km (27 stations et 30 véhicules) allant de l'aéroport à la rue D'Estimauville en passant, entre autres, par l'université Laval, les parcs industriels, le quartier Saint-Roch et les Galeries de la Capitale pour un coût approximatif de 1,6G\$, soit à peine plus que le budget prévu pour le projet de SRB . Cette solution permet de se libérer des contraintes de parcours imposées par le circuit routier actuel et n'en diminue en rien la fluidité.

Transport actif

À ce sujet, nous avons fait quelques suggestions à la Ville concernant des préoccupations soulevées lors des séances d'information du mois de juin tels que,

- pour les piétons :
 - le manque de trottoirs sur certaines rues,
 - les temps d'attente et de traverse aux feux de circulation
 - les lacunes de déneigement
- pour les cyclistes :
 - les pistes qui n'aboutissent nulle part
 - les quartiers isolés les uns des autres
 - les pistes mal séparées de la circulation automobile

Nous nous sommes également attardés plus attentivement à l'impact du développement du projet Innovation Chauveau en proposant des pistes cyclables qui le relieraient au tissu urbain environnant en nous inspirant du projet de Coulée Verte qui avait été soumis lors des consultations qui prévoyaient implanter un quartier résidentiel dans ce secteur : on y proposait de relier les parcs Chauveau et Montchâtel et, ultimement, le Corridor des Cheminots par des pistes multifonctionnelles. À cette proposition, qui tient toujours, nous ajoutons celle de joindre Innovation Chauveau aux quartiers environnants par les quatre points cardinaux :

- Nord : joindre la piste du boulevard Pie Xi sud à la portion nord de la piste proposée dans la Coulée Verte et compléter celle sur la route de l'Aéroport entre la route Ste-Geneviève et le boulevard Chauveau.
- Sud : relier Innovation Chauveau et Innovation Michelet par une piste qui emprunterait les rues Michelet, Saint-Jean Baptiste, Jean-Marchand et Armand-Viau.
- Est : Aménager une piste qui relierait l'école L'Eau Vive à l'avenue Chauveau.
- Ouest : profiter du réaménagement des bretelles reliant l'autoroute Henri IV à l'avenue Chauveau pour aménager une piste cyclable sécuritaire qui permettrait de traverser Henri IV et relierait les deux pistes déjà existantes sur Chauveau à Neufchâtel et l'Ancienne-Lorette.