



Chambre de commerce  
de **Québec**

*Agir ensemble sur  
l'économie régionale*

## **MÉMOIRE**

PRÉSENTÉ PAR

**LA CHAMBRE DE COMMERCE DE QUÉBEC**

DANS LE CADRE DU

**PLAN DE MOBILITÉ DURABLE DE LA VILLE DE QUÉBEC**

SEPTEMBRE 2010

**La Chambre de commerce de Québec**, avec ses quelque 4 500 membres provenant de tous les secteurs de l'économie, constitue le plus important regroupement de gens d'affaires de l'Est-du-Québec. Rencontre des forces vives régionales, elle permet à la communauté d'affaires de participer activement au développement de la région et d'exprimer son opinion sur les sujets susceptibles d'influencer ce développement. Autant pour les dossiers touchant l'urbanisation et la circulation des biens et des personnes que pour ceux concernant l'économie, la main-d'œuvre ou l'immigration, la Chambre s'est toujours fait un devoir d'exprimer et de faire valoir son point de vue, dans l'intérêt de ses membres.

## **INTRODUCTION**

Au lendemain du dépôt d'un Plan de mobilité durable par la Ville de Québec, la Chambre a immédiatement signifié son intérêt à agir auprès de ses membres pour les mobiliser autour de ce projet touchant un enjeu de société important. Le développement durable dans son ensemble est déjà une priorité d'action importante pour la CCQ, priorité validée par le milieu des affaires lors du Forum économique 2006. La Chambre coordonne d'ailleurs un comité de travail sur le sujet, regroupant les acteurs clés du développement durable à Québec. Ce comité a jusqu'à présent accouché de plusieurs initiatives porteuses notamment un portail Web ([www.agirpourdurer.com](http://www.agirpourdurer.com)), un répertoire des services-conseils en lien avec le développement durable, une charte d'entreprise et un programme de financement.

Dès les premières démarches entreprises par la Ville de Québec dans le but de se doter d'un plan de mobilité durable, la Chambre a débuté des rencontres avec les entreprises de la région qui génèrent le plus grand nombre de déplacements afin de prendre le pouls du milieu et connaître les différentes démarches déjà initiées en matière de mobilité durable. Elle a également rencontré à quelques reprises le groupe de travail sur la mobilité durable de la Ville de Québec.

**Il est évident que par sa mission et ses priorités d'actions, la Chambre désire jouer un rôle majeur auprès des entreprises de la région dans l'application d'un tel plan.** Elle croit en la possibilité de positionner la région comme un modèle d'intégration des principes de développement durable.

Ce mémoire témoigne d'initiatives qui ont été entreprises dans la région en faveur du développement durable et présente également quelques recommandations et demandes spécifiques qui émanent directement des besoins et priorités énoncés lors des rencontres par le milieu des affaires de la grande région de Québec.

## **CONSTATS**

D'entrée de jeu, la Chambre a été heureuse de constater la nette volonté des entreprises de la région à prendre le virage du développement durable, et plus particulièrement la mobilité durable liées à leurs activités et au déplacement de leur personnel.

que plusieurs initiatives très proactives ont déjà émergé de la part des entreprises en faveur du développement durable. Ces initiatives peuvent certainement inspirer voire contribuer à alimenter la stratégie régionale.

Des exemples d'actions réalisées en entreprises dans la région :

- valorisation du co-voiturage ;
- valorisation du vélo et adaptation des lieux de travail au choix de ce mode de transport ;
- remboursement des frais de transport en commun pour les employés ;
- installation de garderies sur les lieux de travail ;
- télé-travail facilité grâce aux installations nécessaires mises à la disposition des employés ;
- promotion et appui à l'utilisation des moyens de transport alternatifs à l'automobile, réduction des espaces de stationnement.

## **DEMANDES DES ENTREPRISES RENCONTRÉES**

1. D'une voix commune, les entreprises rencontrées ont proposé de mettre fin à l'étalement urbain et d'offrir aux familles une diversité d'habitation à l'intérieur du territoire urbanisé. Il est encore temps, selon elles, de prévoir d'autres solutions que la poursuite du traditionnel mode de développement résidentiel qui oblige à construire des maisons unifamiliales toujours plus loin en périphérie. Les entreprises consultées privilégient le développement de quartiers verts comme le projet de la Cité Verte, qui permettront à la population de marier qualité de vie et proximité des services.
2. Les consultations ont aussi mis en évidence la nécessité d'harmoniser les services de transports en commun avec les besoins et les choix de développement liés aux grands centres d'activités et aux pôles d'emploi et d'études.
3. Elles proposent d'augmenter, voire de doubler, la part du transport collectif en y attribuant un plus grand investissement en vue d'agrandir l'offre déjà existante et bientôt insuffisante. De plus, elles tiennent à ce que soit prise au sérieux

l'implantation d'un réseau de tramway dans la région. Ce projet porteur aura, croient-elles, le pouvoir d'attirer une nouvelle clientèle vers le transport en commun. Son effet structurant stimulera très certainement la croissance de la région.

4. Un système de transport collectif performant permettrait de soutenir l'essor du secteur Laurier et des nouveaux secteurs d'affaires tout en minimisant les impacts de la circulation automobile.
5. Elles recommandent de faire en sorte que le RTC desserve dorénavant directement l'aéroport. Elles suggèrent plus particulièrement de prévoir une navette entre l'aéroport et les grands hôtels ainsi que les attraits récréotouristiques.
6. Elles recommandent que les voitures taxi soient identifiées à l'image de la ville de Québec, comme c'est le cas dans bien des grandes villes du monde, et soient plus nombreuses à desservir l'aéroport.
7. Les entreprises proposent également de faciliter la circulation lourde sur les axes routiers desservant les zones industrielles et portuaires.
8. Elles insistent sur l'importance d'informer et de promouvoir la Politique québécoise du transport collectif du ministère des Transport du Québec et son *Programme d'aide gouvernementale aux modes de transport alternatifs à l'automobile*.
9. Elles proposent que chaque entreprise et institution de 100 employés et plus se dote d'un plan de mobilité d'entreprise.
10. Elles suggèrent de reconsidérer l'imposition d'une taxe sur l'essence.
11. Les entreprises désirent voir l'accessibilité aux ponts facilitée par une réorganisation des voies routières y menant.
12. Les entreprises suggèrent qu'un comité de suivi de l'implantation du plan soit créé et que sa coordination soit assurée par la Chambre de commerce de Québec.
13. Elles suggèrent également qu'un fonds de dédommagement soit mis en place par la Ville de Québec pour aider les commerçants les plus touchés par les chantiers à palier au manque à gagner occasionnés par les travaux.

14. Elles mettent en lumière l'occasion unique de positionnement et de développement d'un pôle d'excellence à Québec dans le domaine des technologies du transport. Et elles croient que la Chambre de commerce de Québec peut être le fer de lance de la mise en place d'un tel pôle.
15. Des propositions plus spécifiques à certaines organisations se retrouvent en annexes 2, 3, 4, 5 et 6.

## **CONCLUSION**

Ces recommandations visent à bonifier la démarche entreprise par la Ville de Québec. Ensemble, nous pourrions relever les défis que représentent le transport des personnes et des marchandises dans notre région et ainsi que le l'aménagement urbain que cette planification implique.

La Chambre remercie les élus municipaux de l'intérêt qu'ils porteront à ses commentaires dans l'amélioration du Plan de mobilité durable d'ici son adoption. Elle réitère enfin son grand intérêt à agir en tant qu'acteur privilégié auprès de ses membres pour les mobiliser autour de cet important enjeu qu'est la mobilité durable à Québec.

## ANNEXE 1

Liste des entreprises, organismes et acteurs économiques rencontrés par la CCQ dans le cadre de consultations des membres sur la mobilité durable :

- Aéroport de Québec
- Les Amis de la Vallée du Saint-Laurent
- Association hôtelière de la région de Québec
- Beenox
- Bell Canada
- La Capitale compagnie d'assurances
- Centre de recherche industrielle du Québec
- CGI
- CHUQ
- Croisières AML
- Desjardins
- Fairmont Le Château Frontenac
- Galeries de la Capitale
- Hôtel Château Laurier
- IMTT Québec
- INO
- Malette
- Ministère des Transports
- Parc technologique du Québec métropolitain
- Port de Québec
- PRIMARIS
- Ville de Québec
- QSL

## **Annexe 2**

### **Lettre du Port de Québec**



**Patrick Robitaille**  
Vice-président  
Marketing et développement

T : 418.648.4956 • F : 418.648.4160

**Administration portuaire de Québec**  
150, rue Dalhousie  
C.P. 80, Succursale Haute-Ville  
Québec (Québec) G1R 4M8 Canada  
www.portquebec.ca

**Patrick Robitaille**  
Vice President  
Marketing & Development

T : 418.648.4956 • F : 418.648.4160

**Quebec Port Authority**  
150 Dalhousie Street  
P.O. Box 80 Station Haute-Ville  
Quebec (Quebec) G1R 4M8 Canada  
www.portquebec.ca

Le 30 août 2010

Madame Mélanie Larouche  
Directrice des communications  
Chambre de commerce de Québec  
17, rue Saint-Louis  
Québec (Québec) G1R 3Y8

Madame,

Récemment, la Chambre de commerce de Québec demandait à l'Administration portuaire de Québec (APQ) de commenter le document de consultation du Plan de mobilité durable – Document de consultation/Juin 2010 Pour vivre et se déplacer.

Comme vous le savez, l'APQ a participé activement aux travaux du comité en charge de produire le Plan de mobilité durable. En tant qu'acteur important dans le transport à Québec, l'APQ est parfaitement consciente des enjeux et défis que représentent le transport des personnes et des marchandises dans notre région et la planification des besoins reliés à ceux-ci pour les prochaines années. D'emblée, l'APQ supporte la démarche réalisée et les principales conclusions du document de consultation de juin 2010. Afin de renforcer certaines des recommandations émises, l'APQ vous propose quelques commentaires sur deux des sept thèmes proposés, soit le transport des marchandises et l'urbanisation. Les commentaires sont présentés en rouge :

### ***Plan de mobilité durable - Transporter les marchandises autrement***

*Une véritable industrie du transport des marchandises s'est développée dans la région de Québec: elle génère plus de **18 500 emplois** directs et indirects. Le camionnage occupe une place prépondérante: il assure la presque totalité du transport local et interurbain des marchandises.*

*Le transport des marchandises soulève des enjeux économiques, environnementaux et sociaux complexes. Il touche également aux échanges entre les provinces et les pays et, à ce titre, relève de la compétence de divers ordres de gouvernement.*

*Bien que les villes aient peu de pouvoir d'intervention sur les grands systèmes assurant le transport des marchandises, elles peuvent toutefois, par l'aménagement de leur territoire, **mieux harmoniser les opérations liées à cette industrie avec la vie urbaine.***



*En conséquence, le Plan de mobilité durable recommande de privilégier un ensemble de mesures destinées à:*

- *Faciliter la circulation lourde sur les axes routiers desservant les zones industrielles, tout en s'efforçant de réduire l'impact de ses activités de transport sur la vie urbaine.*
- *Préserver le potentiel offert par le réseau ferroviaire existant, compte tenu des avantages de ce mode de transport sur le plan du développement durable et de son importance pour la vie économique de Québec et de sa région.*
- *Favoriser l'utilisation du transport maritime, ce mode de transport étant le plus avantageux sur le plan écologique en plus d'utiliser le fleuve qui est sous-utilisé par rapport aux réseaux routiers.*
- *Développer le potentiel du fret aérien à l'aéroport Jean-Lesage qui a jusqu'à présent été sous-exploité et la volonté d'agrandir le Port de Québec qui est utilisé à pleine capacité et a besoin de nouveaux espaces pour poursuivre sa croissance.*
- *Améliorer l'intermodalité du transport des marchandises, afin de faciliter le transfert d'un mode de transport à un autre, ce qui signifie la protection des corridors ferroviaires et des accès au port.*

#### **Plan de mobilité durable - Urbaniser autrement**

*D'ici 2031, de 75 000 à 89 000 nouveaux ménages s'établiront sur le territoire de la Communauté métropolitaine de Québec.*

*Pour les accueillir, le Plan de mobilité durable propose d'autres solutions que la poursuite du mode traditionnel de développement résidentiel qui obligerait à construire des maisons unifamiliales toujours plus loin en périphérie, sur des terres agricoles, dans les régions boisées ou dans des milieux écologiques fragiles, comme les bassins versants des prises d'eau potable.*

*Dans le respect des principes du développement durable, le Plan de mobilité durable recommande de :*

- *Mettre fin à l'étalement de la ville, en offrant aux familles une diversité d'habitation à l'intérieur du territoire déjà urbanisé.*
- *Raffermir le caractère novateur de l'aménagement urbain,*
  - *en harmonisant les « centres d'activités » (bureaux, commerces, garderies, équipements sportifs, etc.) et la desserte du transport en commun;*
  - *en développant des quartiers verts, actifs et distinctifs, les « écoquartiers »;*
  - *en urbanisant les espaces libres ou sous-utilisés;*
  - *en encourageant le réaménagement de certaines artères par une densification à l'échelle humaine;*
  - *en stimulant le développement de nouveaux concepts de résidences unifamiliales et bifamiliales;*
  - *en offrant des logements qui répondent aux besoins des diverses générations.*
  - *en maintenant, développant ou renforçant la présence de zones tampons entre les quartiers résidentiels, les axes routiers, corridors ferroviaires et les zones à caractère industriel ou fonctionnant 24/7.*



**PORT DE QUÉBEC**

Mme Larouche

-3-

28-08-2010

Au cours des 20 dernières années, les activités du Port de Québec se sont développées de façon importante. En effet, au niveau des tonnages manutentionnés ou des croisières, les activités ont connu une croissance digne de mention. Ces développements, supportés par des investissements de plus de 250 M\$ réalisés par l'APQ et ses partenaires, se sont réalisés en même temps que l'APQ aménageait à des fins publiques plus de 4 millions de pieds carrés en parc, pistes cyclables et autres espaces à caractère récréatif et touristique, tous situés en bordure du fleuve. Qui plus est, la grande majorité de ces développements se sont réalisés en utilisant le transport maritime et ferroviaire tant à l'entrée qu'à la sortie du port, limitant ainsi de façon importante l'impact de ces développements sur le réseau routier. Nous considérons donc avoir fait la preuve que la cohabitation des vocations maritime et urbaine de Québec est parfaitement possible et souhaitable et ce, dans une perspective de développement durable.

Il est absolument essentiel que notre région planifie son développement futur et le transport des marchandises et des personnes qui s'y rattachent, de façon à ce que celui-ci soit harmonieux et efficace. En apportant ces quelques commentaires aux recommandations proposées, nous considérons bonifier la démarche entreprise par la Ville de Québec.

N'hésitez pas à communiquer avec moi si des précisions s'avéraient nécessaires sur ce dossier.

En espérant le tout conforme à vos attentes, je vous prie d'agréer, Madame, mes salutations distinguées.

Patrick Robitaille  
Vice-président, Marketing et développement

## **Annexe 3**

**Commentaires reçus de Ruesécure inc.**

**QUELQUES COMMENTAIRES POUR LE MÉMOIRE  
DE LA CHAMBRE DE COMMERCE DE QUÉBEC  
CONCERNANT LE PLAN DE MOBILITÉ DURABLE  
DE LA VILLE DE QUÉBEC JUIN 2010**

1. « L'implantation d'un système de transport de grande capacité dans les corridors proposés devrait entraîner un redéveloppement majeur en y consacrant la plus grande partie des pressions de développement (P.72), comme à Strasbourg, Stockholm, Portland et Minneapolis.... » C'est vrai et il est donc bien que le tracé choisi rejoigne des zones de redéveloppement majeur, tel que d'Estimauville, Pointe-aux-Lièvres, Nérée-Tremblay ainsi que des générateurs de déplacement déjà importants, tel que le centre-ville, le secteur du boulevard Laurier, l'université Laval et le cégep Sainte-Foy et la colline parlementaire. On pourrait prévoir aussi une densification importante (et une mixité de fonctions plus grande) dans les zones et parcs industriels de part et d'autre du boulevard Charest.

2. Un domaine stratégique qui n'est pas abordé dans le document, c'est une politique de stationnement. Dans la mesure où le stationnement est à faible coût, il faut investir énormément en transport en commun pour attirer des utilisateurs.

3. « Le groupe de travail recommande aux villes de Québec et de Lévis de s'inspirer des nouvelles normes américaines en matière de construction des rues afin de permettre un partage optimal et sécuritaire de la rue entre les automobilistes, les cyclistes et les piétons (p.90). Il recommande aussi aux villes d'accroître les mesures qui découragent l'utilisation des rues de quartier pour la circulation de transit (ibid).»

Le groupe répond ainsi à une demande croissante des résidents pour limiter l'impact de la circulation en vue d'améliorer la qualité de vie de leur milieu.

J'ai rédigé un chapitre dans le manuel américain *Urban Street Geometric Design Handbook*, publié par l'Institute of Transportation Engineers en décembre 2008. Je ne sais pas si c'est à ce document qu'ils font référence. Jusqu'à récemment, la Ville de Québec cherchait à faire ce travail de modération de la circulation en régie, sans accorder de mandats à des firmes conseils. Le 9 juin dernier, la Ville a annoncé « une douzaine de projets pilotes où des firmes privées seraient mises à contribution. » Il est bon pour la Ville de faire appel au privé, pour avoir d'autres manières d'aborder ce type de dossier. Pourtant, pour le moment, il n'y a pas eu de démarrage. (Notre firme a eu le mandat de la Ville pour rédiger le *Guide de la gestion de la vitesse dans les rues résidentielles*, mais le dossier part, arrête, repart...).

4. « Le groupe de travail recommande d'éliminer graduellement les stationnements sur le boulevard René-Lévesque afin d'améliorer le service du transport collectif. » (P. 99)

Aucune mesure n'est proposée pour pallier au retrait de ces cases de stationnement. Or, l'absence de possibilité de stationnement dans ces quartiers déjà très denses pourrait réduire la valeur foncière des propriétés, comme ce fut le cas pour le 888, rue Saint-Jean.

5. « Le groupe de travail soumet à la consultation deux hypothèses de transformation du boulevard René-Lévesque visant à améliorer le transport alternatif. La première hypothèse consiste à réaménager le boulevard pour :

- Maintenir des voies réservées au transport public en bordure des trottoirs;
- Aménager des voies cyclables, dans les deux directions entre les avenues De Bourlamaque et du Bon-Air;
- Aménager des vies cyclables sur les rues parallèles au boulevard entre les avenues De Bourlamaque et Honoré-Mercier et entre l'avenue du Bon-Air et l'Université Laval

Avec maintien d'une voie de circulation automobile en direction ouest à partir de l'avenue Turnbull jusqu'à l'avenue Myrand et retrait de la voie de circulation automobile en direction est. »

Il n'y pas d'analyse sur la redistribution de la circulation avec la perte d'une voie de circulation aux heures de pointe en direction est, et de autres deux voies en d'autres moments de la journée (celles des voies réservées d'autobus). La circulation irait-elle sur d'autres artères, tel le chemin Sainte-Foy ou la Grande-Allée; y aurait-il congestion? Irait-elle sur des rues secondaires, alors que la Ville veut « décourager l'utilisation des rues de quartier pour la circulation de transit » (# 3)? L'impact sur l'accès à la Colline parlementaire doit être examiné.

Sur le profil en travers, on remarque un terre-plein central. Il n'y a pas d'indication sur l'identité des intersections où, présumément, ce terre-plein serait interrompu. Il pourrait y avoir des pertes d'accessibilité importante, tout le long du secteur. On ne dit pas si les voies réservées d'autobus seraient en fonction 24 h par jour ou non. On ne dit pas si la piste cyclable sera en fonction toute l'année ou seulement durant les mois de mai à octobre.

Avec raison, les commerçants d'Espace Cartier demandent à la Ville d'apporter des clarifications afin de pouvoir mieux déterminer les impacts de ces propositions.

Paul Mackey, directeur  
Ruesécure inc.  
[www.ruesecure.com](http://www.ruesecure.com)  
15 septembre 2010

## **Annexe 4**

### **Commentaires reçus du Parc technologique du Québec métropolitain**

## Participation au mémoire déposé par la Chambre de Commerce de Québec

---

Le document de consultation présente comme orientation, entre autres, de « *structurer, consolider et développer le territoire urbain par le transport public* », avec comme objectif de « *réduire les pertes de productivité résultant des temps de déplacement entre les lieux d'habitation et les pôles d'emploi et d'études* ». Le plan de mobilité durable vise également à « *mettre à contribution les institutions et les entreprises qui génèrent d'importants déplacements dans la mise en œuvre de stratégies de mobilité durable* ».

Compte tenu de sa situation, le Parc technologique du Québec métropolitain ne peut qu'encourager la Ville de Québec à trouver les bons moyens pour mener à bien ces orientations.

En effet, suite à la réalisation d'un plan de gestion des déplacements en 2007-2008, le Parc peut affirmer que ses employés proviennent de tout le Québec métropolitain, et que près de **88% des employés du Parc se rendent sur leur lieu de travail au moyen de leur automobile personnelle**. La part modale du **transport en commun ne dépasse pas 7,8%**.

C'est donc avec enthousiasme que le Parc accueille la réflexion de la Ville sur la mobilité durable. Le Parc est d'ailleurs lui aussi engagé dans sa propre réflexion sur la mobilité durable de ses employés, puisque, fort de sa première expérience de plan de gestion des déplacements réalisés en partenariat avec *Mobili.T*, le CGD de Québec, nous avons déposé une demande d'aide financière au MTQ pour la réalisation d'une étude de faisabilité pour un **projet-pilote de navette interne au Parc**. Notre volonté d'arrimer ce service privé avec les services publics du RTC et de la STLévis démontre notre engagement à vouloir changer les choses concrètement.

Dans le cadre de notre plan de gestion des déplacements, nous avons également porté une attention particulière aux cyclistes afin d'identifier les parcours les plus appropriés à leurs déplacements domicile-travail. Nous tenons donc à nous assurer que la **recommandation 37**, visant à « *accélérer la mise en œuvre du PDRC et l'inscrire dans une vision plus large de soutien au transport actif* », soit mise en œuvre en concordance avec le Parc qui a déjà précisément identifié ses **besoins en matière de transport actif**.

Le Parc est un véritable quartier voué aux hautes technologies et à l'innovation. Les **recommandations 19 et 20**, visant à mettre en place un réseau de tramway et des systèmes technologiques d'information intégrés, transparents et conviviaux, concordent donc tout à fait avec notre vision d'offrir à nos entreprises, leurs employés et leurs familles un milieu de travail et de vie desservi par un **réseau de transport collectif à la fine pointe de la technologie**.

**Nous soutenons donc la recommandation 62** qui mentionne que « *la Ville de Québec (devrait) soutenir les entreprises et institutions qui veulent développer des projets-pilotes ou prendre des*

*initiatives particulièrement novatrices en matière de mobilité* ». L'exemple de l'étude de faisabilité pour une navette que le Parc essaye de réaliser illustre bien le besoin de soutien financier dont chaque entreprise a besoin pour mener à bien de tels projets.

**Nous encourageons également la diffusion de la recommandation 35** visant à ce « *que les entreprises privées et les employeurs du secteur public de la région encouragent leur personnel à recourir au covoiturage* », comme le fait le Parc technologique depuis plusieurs années avec un logiciel de covoiturage à l'interne.

## **Annexe 5**

**Observations et recommandations reçues de  
Les Amis de la vallée du Saint-Laurent**



## **Consultation de la Ville de Québec PLAN DE MOBILITÉ DURABLE**

### **Observations et recommandations de *Les Amis de la vallée du Saint-Laurent***

#### **Objectifs pris en considération:**

- Décongestion routière
- Réduction de la consommation énergétique et de l'émission de gaz à effet de serre (GES)
- Augmentation de la qualité de la vie des résidents et du séjour des visiteurs et touristes

#### **Ressources disponibles prises en considération:**

- Le Saint-Laurent
- L'intermodalité
- Les infrastructures sous-utilisées

#### **Modes de transport à développer au-delà de ce que propose le Plan en consultation :**

##### **1. DES NAVETTES FLUVIALES**

(Référence : Plan de mobilité durable, 5.3.5 La traverse Québec-Lévis; 5.3.6 Les liens avec les MRC limitrophes; 5.6 Miser sur l'intermodalité)

Le Saint-Laurent est sous-valorisé et sous-utilisé comme voie de navigation urbaine. Le développement de son potentiel à ce titre accroîtrait certainement encore l'admiration et l'attachement que lui vouent les résidents, les visiteurs et les touristes. Ce développement offrirait en même temps des ressources et des modes de déplacement qui s'ajouteraient avantageusement à ce qui est actuellement offert, particulièrement en ce qui touche les liens avec certaines autres composantes de la Communauté métropolitaine de Québec (CMQ).

Tout en appuyant ce qui est proposé pour améliorer et développer les services de la traverse Québec – Lévis (Recommandation 24), nous suggérons de considérer l'intérêt de développer plusieurs services de navette fluviale pour piétons et cyclistes entre Québec, Lévis, la Côte de Beaupré et l'île d'Orléans. Nous pensons à des navettes vers Saint-Nicolas, Saint-Romuald, Caprouge, Lauzon (nous employons ces anciens noms pour mieux préciser de quoi nous parlons), les Chutes Montmorency, Sainte-Anne-de-Beaupré, Saint-Laurent-de-l'Île-d'Orléans.



Des navettes fluviales vers ces points, jumelées à des navettes terrestres aux points d'arrivée non déjà desservis par les transports en commun, soit les rendraient accessibles par des trajets plus courts et écologiquement plus avantageux qu'en voiture (pensons aux détours par les ponts imposés aux voitures sur plusieurs de ces trajets), soit seraient surtout utilisées dans le cadre d'activités de loisir ou de déplacements touristiques.

Ces navettes ne pourraient sans doute pas circuler au plus fort de l'hiver, mais c'est le cas pour plusieurs pistes cyclables sans que cela dissuade le Plan d'en favoriser le développement.

**RECOMMANDATION No 1 : Nous recommandons la mise en place de navettes fluviales pour piétons et cyclistes vers les municipalités et les quartiers de la Communauté métropolitaine de Québec riverains du fleuve et qui ne sont actuellement accessibles depuis les quartiers centraux de la ville que par de longs trajets en voiture.**

## **2. LE RECOURS À UNE INFRASTRUCTURE SOUS-UTILISÉE**

(Référence : Plan de mobilité durable, 5.7 Transporter les marchandises autrement, Le camionnage)

Sur presque toute la longueur de la rive du Saint-Laurent à Québec, principalement occupée par des voies routières de grand trafic, la population n'a pas accès au fleuve lui-même ni à sa berge, ce qui, dans la situation de Québec, ville fluviale, représente un manque à gagner important en matière de qualité de vie sociale. La promenade Samuel-De Champlain est la partie la plus longue de cette rive où l'accès à la berge est exceptionnellement possible. La jouissance de cet accès est cependant handicapée par l'important camionnage lourd circulant sur cette partie du boulevard Champlain.

Ce camionnage se dirige en grande partie vers le secteur ouest du port de Québec (Coop fédérée, etc.). Or ce secteur est également desservi par une voie ferrée en provenance de la zone industrielle riveraine de l'autoroute Charest et débouchant dans ce secteur par un tunnel situé entre le boulevard Charest et le boulevard Champlain à l'est de la promenade Samuel-De Champlain (Voir Plan de mobilité durable, page 43, carte 24, Réseau ferroviaire, chemin de fer classe 2).

Ce tunnel est une infrastructure très peu utilisée. Il devrait par ailleurs pouvoir être adapté pour un trafic conjoint par train et par camion moyennant certains travaux et une signalisation permettant d'alterner ces deux modes de transport selon les besoins. Cette adaptation une fois faite, le camionnage destiné au secteur ouest du port pourrait s'y rendre en empruntant ce tunnel plutôt qu'en passant par la promenade Samuel-De Champlain, ce qui augmenterait sensiblement la qualité de la fréquentation de celle-ci.

**RECOMMANDATION No 2 : Nous recommandons d'adapter et d'ouvrir au camionnage lourd le tunnel ferroviaire entre le boulevard Charest et le boulevard Champlain.**

### 3. LE TRANSBORDEMENT

(Référence : Plan de mobilité durable, 5.7 Transporter les marchandises autrement, Le transport maritime)

Le port de Québec a une grande pratique du transbordement de marchandises entre navires. Ce transbordement se fait cependant surtout entre navires océaniques et « bateaux de plus petite taille en provenance ou en direction de la voie maritime du Saint-Laurent, des Grands Lacs et de plusieurs ports de l'Est et du Midwest des Etats-Unis » (Plan de mobilité durable, page 107). Il s'en fait peu avec des bateaux en provenance ou en direction des ports des régions éloignées du Québec; le trafic entre le port de Québec et ces régions se fait principalement par camion.

Le développement du transport maritime courte distance (TMCD) ou cabotage est cependant à l'ordre du jour et est encouragé par les gouvernements. Ce mode de transport permet notamment d'alléger le recours au trafic routier lourd. Y recourir dans une plus grande mesure que maintenant pour les échanges entre le port de Québec et les régions éloignées du Québec pourrait avoir un impact significatif sur la circulation de camions lourds à l'intérieur des limites de la ville et de la communauté métropolitaine.

**RECOMMANDATION No 3 : Nous recommandons que la Ville demande au Port de Québec de considérer la possibilité d'augmenter le recours au transbordement pour les marchandises destinées aux régions éloignées du Québec, dans l'objectif de diminuer le camionnage lourd en provenance ou à destination du port.**

Le 27 septembre 2010



André Stainier, président

p.j. Présentation de l'organisme



## **PRÉSENTATION DE L'ORGANISME**

L'organisme *Les Amis de la vallée du Saint-Laurent* (AVSL) est un organisme sans but lucratif qui œuvre à la protection et à la promotion des richesses environnementales du fleuve Saint-Laurent et à l'harmonisation de ses usages. Il existe depuis 1986 et compte plus de cent cinquante membres, individuels et corporatifs, répartis dans tout le Québec.

### **Le statut**

L'organisme *Les Amis de la vallée du Saint-Laurent* est une corporation constituée en vertu de la partie III de la Loi sur les compagnies, avec lettres patentes enregistrées le 17 décembre 1986 au Libro C, folio 116.

### **La vision**

#### **Les AVSL veulent**

- l'accès au fleuve pour tous, selon des usages variés et respectueux de son potentiel naturel;
- la protection intégrale et la mise en valeur des richesses du fleuve : l'eau, la voie navigable, le lit du fleuve, les rives, la faune, les habitats, les paysages, le patrimoine bâti, etc.;
- l'avènement d'une politique du Saint-Laurent basée sur la reconnaissance du Saint-Laurent comme patrimoine national et une approche globale et intégrée de tous ses aspects et de tous ses usages;
- le développement durable des ressources multiples du fleuve.

### **Les actions**

#### **Les AVSL réalisent**

- des actions concrètes de conservation et de mise en valeur du fleuve et de ses rives en partenariat avec des communautés locales et régionales;
- des activités de réflexion et de promotion portant sur les diverses utilisations du fleuve, en partenariat avec les usagers : navigation, pêche, interprétation, écotourisme, baignade, nautisme, aventure, etc.;
- des rassemblements d'intervenants et d'usagers du fleuve favorisant les mises en commun et les consensus propres à assurer au Saint-Laurent un avenir harmonieux et durable;
- des interventions publiques sur des questions relevant de la gestion et de l'exploitation du fleuve et de ses ressources.

### **Les publics**

#### **Les AVSL s'adressent**

- aux collectivités riveraines;
- aux usagers;
- aux entreprises ayant un lien avec le Saint-Laurent;
- aux administrations gouvernementales, municipales et parapubliques;
- aux milieux associatifs préoccupés de l'écosystème Saint-Laurent / Grands Lacs;
- aux institutions de recherche, d'éducation, de protection et de promotion vouées à l'eau et aux écosystèmes aquatiques;
- au grand public.