

«La rue partagée...»

**CONTRIBUTION À LA RÉVISION
DU PLAN DE CIRCULATION POUR LE VIEUX-QUÉBEC**

*** * ***

Mémoire présenté :

- **au conseiller du district Samuel-de-Champlain, M. Jacques Joli-Coeur**
- **au Conseil de l'arrondissement de la Cité et au Conseil municipal de la Ville de Québec**

PAR

LE COMITÉ DES CITOYENS DU VIEUX-QUÉBEC

**Québec
Octobre 2002**

INTRODUCTION

Ces derniers mois, l'administration de la Ville a convié le *Comité des citoyens du Vieux-Québec* à contribuer à la révision du *Plan de circulation pour le Vieux-Québec*. Bien auparavant et à maintes reprises, le CCVQ est intervenu auprès de la Ville au sujet de la circulation et du stationnement dans l'arrondissement historique. Tant la préservation et la mise en valeur du site patrimonial que la sauvegarde et le développement du quartier urbain lui-même se butent là à des obstacles persistants, voire croissants. L'enquête menée par le CCVQ sur *Vivre dans le Vieux-Québec*, en 1990, puis de nouveau en 2000, a montré que les inconvénients les plus fortement éprouvés par les résidants ont trait à la circulation des véhicules automobiles, avant tout des autobus, des camions et des motos, et par-dessus tout des autobus touristiques. Là s'expriment les taux d'insatisfaction nettement les plus élevés. L'espace public encombré, les rues et les places congestionnées, les vues bouchées par les véhicules à l'arrêt, l'air vicié par le tournoiement de la poussière, par l'exhalation des gaz, par le bruit des manoeuvres, les piétons insécures et confinés, la hantise de trouver où se garer, tous ces facteurs vont à l'encontre des attraits du lieu, pour les résidants, les travailleurs, les visiteurs et les touristes aussi bien.

En mai dernier, au cours d'une assemblée générale extraordinaire à laquelle ont été invitées toutes les personnes intéressées, membres ou non, le CCVQ a repris le fil des observations qu'il ne cesse de recueillir et des orientations qu'il préconise inlassablement depuis 1988. Au cours de l'été, divers membres de notre conseil d'administration ont pu, à de multiples occasions, rencontrer des représentants de la Ville : certains élus, dont le conseiller du district ainsi que des fonctionnaires, techniciens et aménagistes.

L'objectif du présent mémoire consiste donc à formuler les idées et propositions émises à ces occasions en un tout cohérent qui constituera la contribution du CCVQ à la révision du *Plan de circulation pour le Vieux-Québec*.

Lors de notre assemblée générale spéciale du 8 mai dernier, le document de travail soumis à l'attention des participants énonçait quatre principes. Après un long débat, l'assemblée a retenue l'idée qu'il vaudrait mieux s'en tenir à un ou deux principes généraux énoncés clairement et qui permettraient d'encadrer toute la démarche ; quitte à développer des objectifs plus opérationnels en regard des divers éléments de la problématique. Nous avons retenu cette orientation de sorte que, dans la première partie de ce mémoire, nous présentons ce que l'on pourrait considérer comme «le principe général ou la grande priorité» que retient le CCVQ en matière de circulation dans le Vieux-Québec.

En juin dernier, au cours d'une séance de travail regroupant des élus de l'arrondissement et des fonctionnaires de la Ville, on nous a indiqué que le *Plan de circulation* qui résultera de la présente démarche aborderait la problématique du transport et de la circulation en procédant selon la hiérarchie ou l'importance des voies de communication. Dans le cadre du présent mémoire, nous avons décidé d'adopter une approche semblable. Bien qu'il soit possible que les catégories que nous présentons ici ne correspondent pas à celles que les techniciens de la Ville

retiendront, la classification des voies que nous avons adoptée est la suivante : (1) les grands axes de circulation relevant du Ministère des Transports ; (2) les principales voies de transit à l'intérieur du quartier ; (3) la circulation sur les rues commerciales et les rues résidentielles ; et (4) les circuits piétonniers. Nous compléterons cet énoncé en ajoutant quatre sujets connexes : (5) le transport en commun ; (6) les autocars touristiques ; (7) le stationnement ; et (9) la signalisation.

Pour chacune de ces catégories de «voies», de même que pour les «sujets connexes», nous nous sommes efforcés de formuler des objectifs «opérationnels» particuliers. Afin d'illustrer ou de mieux traduire nos préoccupations, nous présentons aussi dans chaque cas un certain nombre de propositions. Ces propositions, pour la plupart, ont déjà été transmises à l'administration municipale dans le passé par des lettres et des mémoires ; d'autres résultent des démarches de consultation et de concertation réalisées au cours des derniers mois. Nous ne nous attendons évidemment pas à ce que ces propositions soient toutes retenues telles quelles. Lors de la préparation du *Plan de circulation*, les techniciens vont probablement adopter ou adapter certaines de nos propositions comme solutions à divers problèmes, tout comme ils pourront en «inventer» d'autres plus appropriées, à la lumière des objectifs que nous mettons de l'avant ; d'où la pertinence d'un tel énoncé d'objectifs particuliers.

Par ailleurs, au fil des années, de nombreuses personnes -- membres du CCVQ ou simples résidents du quartier -- nous ont soumis des propositions ou des hypothèses portant sur telle ou telle intersection, sur tel ou tel tronçon de rue, etc.. Pour éviter d'alourdir le corps de ce mémoire et, surtout, pour «conserver» ces suggestions, nous les avons formulées dans une annexe. Encore là, nous ne nous attendons pas à ce que ces suggestions soient toutes retenues telles quelles ; des variantes de ces propositions pourront être retenues dans le plan d'ensemble, tout en répondant, aussi bien et même mieux, aux objectifs visés par ces propositions particulières. Dans l'avenir, nous nous réservons la possibilité de produire d'autres «annexes techniques» semblables qui véhiculeront les propositions spécifiques qui nous sont soumises par certains résidents du quartier. Une telle façon de faire répondra aux attentes de notre conseiller de district qui insiste toujours pour que les citoyens expriment leurs besoins et préoccupations.

0. UN PRINCIPE GÉNÉRAL

Comme on l'a indiqué plus haut, le CCVQ suggère d'adopter un seul grand principe général dont devrait s'inspirer toute la démarche de révision du *Plan de circulation pour le Vieux-Québec*. Ce principe devrait permettre d'articuler un ensemble d'objectifs opérationnels plus spécifiques s'adressant aux diverses catégories d'interventions que proposera le plan. On peut énoncer ce principe comme suit : **«Veiller d'abord et avant tout à favoriser une réappropriation du Vieux-Québec par ceux et celles qui l'habitent, l'animent et y travaillent.»** Cette assertion a inspiré le sous-titre dont on a coiffé le présent mémoire : *«La rue partagée...»* Soulignons qu'il s'agit là du thème qu'a choisi la Ville de Bordeaux (France) pour encadrer les démarches qu'elle réalise dans sa «vieille ville».

Ce principe devrait par ailleurs permettre d'assurer l'équilibre des fonctions qui caractérisent et animent le Vieux-Québec. Le CCVQ entend en effet mettre en lumière, parmi ces fonctions, la préservation du patrimoine et de l'habitation. Cependant, il ne s'agit pas d'intervenir sans tenir compte des autres fonctions : le commerce, l'hôtellerie et le tourisme notamment. Au contraire, ce qui servira le patrimoine favorisera aussi, en conséquence, le commerce, l'hôtellerie et le tourisme -- surtout si on applique en ce domaine les règles de la *Charte du tourisme durable*, comme nous le préconisons depuis plusieurs années.

À notre point de vue, dans le Vieux-Québec, la priorité devrait appartenir à la préservation et à la mise en valeur des lieux. Il importe d'abord de veiller au caractère particulier du site et à la qualité du milieu de vie. L'accès au quartier ne peut prévaloir sur le patrimoine du quartier lui-même. Transport, circulation et stationnement doivent être assujettis à la qualité de vie des résidents et travailleurs du quartier et non l'inverse ; le Vieux-Québec perdrait tout intérêt sans les gens qui y vivent. En conséquence, il faut donc privilégier le déplacement des piétons et des voitures personnelles des résidents et des gens qui travaillent dans le quartier. La largeur et la disposition des axes de déplacement devraient d'ailleurs nous y contraindre. On ne devrait donc jamais intervenir sur les infrastructures pour en augmenter la capacité et rogner sur la place de l'habitation, du bâti, des trottoirs et des parcs.

1. LES GRANDS AXES DE CIRCULATION

Il s'agit des voies de «circulation artérielle» dont la gestion relève à la fois du Ministère des Transports et de la Ville de Québec ; ce n'est pas le cas des voies locales qui, elles, relèvent de l'Arrondissement. Nous sommes conscients du fait que la Ville et l'Arrondissement font partie de la même administration et que, normalement, les préoccupations portant sur les voies artérielles devraient recevoir l'appui du Conseil d'arrondissement pour ce qui est du cheminement de ces dossiers auprès du Conseil de la Ville.

Dans ce contexte, on doit tenir compte du fait que la Ville n'a aucun pouvoir direct sur ces voies de communication. Mais elle peut contribuer à établir un réseau de camionnage conjointement avec le Ministère des Transports. Elle peut donc influencer les interventions du ministère par négociation. Par ailleurs, la Ville peut intervenir et améliorer la circulation sur ces axes par l'aménagement physique des voies et de leurs abords.

Pour les grands axes de circulation artérielle, il est évident que l'amélioration de la situation dans le secteur Dalhousie/Saint-André constitue une priorité. Ce secteur présente un goulot d'étranglement où deux grands boulevards viennent se rejoindre à quatre-vingt-dix degrés, sans compter deux courbes à angle droit près de la Place Royale et le quartier du Petit-Champlain ainsi qu'un rétrécissement aux abords de la Gare Maritime Champlain ; ce qui justifierait à première vue l'exclusion du trafic lourd dans tout ce secteur. Dans le même ordre d'idées, le Carré Parent, ainsi que l'enfilade des rues Saint-Paul, Saint-Pierre et Sault-au-Matlot constituent des points de circulation problématiques. La circulation des camions remorques et semi-remorques dans les secteurs Saint-André et Dalhousie constitue une aberration

insupportable ; surtout quand on ajoute le trafic de camions et d'autobus suscité par la desserte du *Terminal de croisières*.

Objectif opérationnel concernant les grands axes de circulation -

« Limiter à un ou deux le nombre des circuits ou trajets donnant accès aux entreprises situées dans ce secteur : Daishowa, installations portuaires, bureau de poste central, gare intermodale, etc.. Traiter ces circuits d'accès de façon à réduire le bruit, la poussière, la vitesse, etc., par des aménagements appropriés propres à décourager leur utilisation tout en privilégiant l'utilisation du réseau autoroutier. »

Propositions :

1. Le trafic lourd emprunte ces circuits et y fait la boucle, parce qu'il sont trop faciles d'accès. Il faudrait envisager des mesures qui compliqueraient le transit dans ce secteur. La Ville pourrait intervenir de différentes manières : en réduisant considérablement la vitesse tôt le matin et tard le soir ; en interdisant le frein-moteur et en donnant des infractions à cet effet ; en contrôlant la manière de circuler sur ce circuit par des aménagements appropriés ; etc..
2. Dans ce contexte, on doit souligner que nous acceptons les principes sur lesquels se fonde le projet de « redonner le littoral aux québécois » que la *Commission de la Capitale Nationale* met de l'avant ; sous réserve de consultation quant aux interventions particulières qui en découleront.
3. Détourner la circulation lourde vers les autoroutes Henri IV et de la Capitale, grâce à une signalisation appropriée à l'échangeur des ponts, sur le boulevard Sainte-Anne et à la sortie de la papetière Stadacona.
4. Le CCVQ retient une suggestion qui a été formulée par des représentants de la Ville lors de nos récentes rencontres à l'effet de constituer un groupe de travail avec des représentants du secteur de Cap-Blanc et Petit-Champlain que le CCVQ pourrait identifier. Des modalités de consultation comparables à celles que le *Ministère des Transports* a utilisé dans le cas de Saint-Irénée nous apparaissent intéressantes à cet égard. Dans ce cas la démarche n'est pas conduite globalement en fonction des seules voitures. Elle intègre dans l'analyse la considération de tous les usagers de la voie : véhicules lourds, autobus, automobiles, piétons, écoliers, cyclistes, etc.. La démarche relève d'un comité directeur auquel participent, outre les fonctionnaires du ministère, des membres du conseil municipal et des représentants de la population, de manière que les gens du milieu soient associés à l'élaboration de l'ensemble du projet. (Voir Ministère des Transports : *Aménagements de la circulation dans la traversée des agglomération. Documents d'information et de sensibilisation, 1997*).

Le CCVQ apprécierait aussi de pouvoir participer aux travaux d'un autre groupe de travail que la Ville envisage de constituer avec des représentants de la *Commission de la Capitale Nationale* ; à moins que ces travaux ne se déroulent dans le cadre de la démarche décrite plus haut.

2. LES VOIES DE TRANSIT À L'INTÉRIEUR DU QUARTIER

Objectif opérationnel concernant les voies de transit à l'intérieur du quartier -

«Par la conception du tracé et de la géométrie des voies (voies à sens unique, création de zones piétonnes, etc.), diriger et canaliser le trafic de transit et de balades à l'intérieur des murs par un schéma des voies de circulation qui éliminent les boucles qu'empruntent certains automobilistes et qui les découragent de passer par le Vieux-Québec, tout en facilitant l'accès et la sortie aux automobilistes pour qui le secteur constitue une destination : résidents, travailleurs, visiteurs.»

Le Vieux-Québec dans les murs ne devrait pas constituer un lieu de passage pour se rendre d'un bout à l'autre de la ville ni pour s'y balader en voiture ou en autocar.

Propositions :

1. Préconiser trois voies d'entrée principales : la Porte et la rue Saint-Louis, la Côte du Palais, la Côte de la Montagne.
2. Privilégier des voies de sorties principales :
 - depuis l'Hôtel de Ville, par les rues, Cook et Dauphine vers la Porte Kent ;
 - depuis l'Hôtel de Ville et depuis l'Hôtel-Dieu, par la Côte du Palais, vers la rue Saint-André et vers le tunnel Samson, ainsi que les rues MacMahon et Richelieu vers l'autoroute Montmorency ;
 - depuis le Château Frontenac, par la rue Sainte-Geneviève ramenée à une voie vers la Porte Saint-Louis -- en évitant toutefois que les autocars touristiques n'empruntent cette rue située en milieu résidentiel ;
 - depuis le Château Frontenac, par la Côte de la Montagne vers le boulevard Champlain.
3. Dans ce contexte, d'autres suggestions ont été formulées : comme de remettre la rue d'Auteuil à sens unique vers la rue Saint-Louis, comme c'était le cas auparavant ; et, au profit de la rue Cook, limiter l'accès aux caléchiers, aux piétons et aux voitures des résidents sur la rue Sainte-Anne.

3. LA CIRCULATION SUR LES RUES COMMERCIALES ET LES RUES RÉSIDENTIELLES

Objectif opérationnel concernant la circulation sur les rues commerciales et les rues résidentielles -

«Réduire et canaliser la circulation automobile dans le quartier. N'y tolérer qu'une circulation automobile locale, lente et de desserte ; et ce, par le moyen d'aménagements appropriés et en développant un système de transport en commun adéquat et adapté aux besoins du quartier.»

Le fait d'appliquer un plan de circulation pour le transport des marchandises affectant le trafic lourd et le trafic de livraison léger en le confinant à certaines rues et à des plages horaires précises n'est en rien innovateur ; il s'agit d'une obligation dans un quartier de vieilles façades aux rues étroites et encaissées.

Propositions :

1. Réglementer le transport lourd sur les rues commerciales. Pour ce qui est des rues commerciales, la Ville a obtenu récemment le pouvoir de réglementer la circulation des camions lourds sur son territoire (c'est-à-dire des véhicules de plus de 3000 kilos). Par ailleurs, la Ville a obtenu un accord de principe de la part du MTQ à l'effet qu'elle peut préparer une stratégie à cet égard, de sorte qu'il semble que l'on prépare actuellement un projet de règlement portant sur les camions de livraison. Ce projet devrait être déposé auprès du MTQ en septembre ou octobre pour obtenir l'autorisation du ministre. Il s'agit là d'une technicalité puisque le règlement entrerait en vigueur à moins qu'il ne soit «dénoncé» par le ministre dans les soixante jours. Donc, entrée en vigueur probable avant la fin de 2002 ou au début de 2003. Nous désirons toutefois souligner ici l'importance que nous accordons à l'entrée en vigueur et à l'application diligentes d'un tel règlement. Ce règlement devrait régir les horaires, la vitesse et le gabarit des camions de livraison. Sur le plan de l'aménagement physique, on devrait prévoir des plages de livraison, en un mot, aménager la logistique du camionnage en consultant les entreprises de camionnage et les marchands.
2. Procéder îlot par îlot pour les rues résidentielles et en associant tous les riverains. Prévoir des éléments logistiques -- et par conséquent des aménagements différents -- selon les caractéristiques des véhicules et des voies : camionnage, voitures personnelles, vélos, piétons, etc.. ; c'est-à-dire : types d'aménagement, signalisation, etc..

Dans certaines zones, admettre la circulation automobile, mais de façon limitée. À cette fin, on pourrait envisager toute une série de moyens : transformer certaines rues en cul-de-sac dont l'accès serait réservé aux résidents ; fermer certaines rues ; en réduire d'autres à sens uniques ; renverser des sens uniques actuels ; élargir certains trottoirs ; etc.. (Voir à cet égard quelques propositions particulières en annexe.)

3. Réduire la vitesse par des aménagements appropriés. Nous tenons à insister sur le fait que l'on adopte de toute façon une limitation de la vitesse à 30 km/h ; ne serait-ce que pour «l'image de marque» et l'effet psychologique. En effet, certains affirment que de limiter la vitesse à 30 km/h par une signalisation à cet effet -- qui peut facilement devenir un polluant visuel -- constitue un voeux pieux. De plus, on doit évidemment limiter la vitesse par des aménagements appropriés : réduction de la largeur de la chaussée ; arrêts-stops fréquents ; mobilier urbain ; trames sur la chaussée pour les traverses de piétons ; etc..

4. LES CIRCUITS PIÉTONNIERS

Objectif opérationnel particulier concernant la piétonnisation -

«Adopter le principe d'une réappropriation de la rue par les piétons dans le Vieux-Québec partout où la chose est possible au bénéfice premier de la vie du site lui-même et au bénéfice de tous ses résidents, commerçants, travailleurs et visiteurs.»

Propositions :

1. Prévoir des îlots ou des secteurs ainsi que des vecteurs réservés aux piétons.
2. Développer des circuits piétonniers touristiques dûment identifiés -- par exemple par un affichage approprié ou par des motifs sur les trottoirs conduisant à divers sites ou portant sur des thèmes particuliers : musées, architecture, histoire, bars, restaurants, magasinage, etc.. On pourrait utiliser ce moyen pour créer des liens avec divers projets en cours de réalisation, comme le projet de mise en valeur du Coteau Sainte-Geneviève ou des sites de fouilles archéologiques.
3. Prévoir un traitement approprié et sécuritaire des «traverses de piétons». On suggère quelques endroits prioritaires à cet égard : rue de Buade et bureau de poste, rues Sainte-Anne et du Fort, Place Livernois, rue du Parloir, Côte du Palais et rue des Remparts, etc..
4. Créer des cheminements piétonniers en utilisant, autant que possible et lorsque nécessaire, un équipement mécanique, notamment entre la Haute et la Basse-Ville, par exemple dans le secteur du Parc de l'artillerie et du Palais de l'Intendant, vers la rue des Remparts dans l'alignement de la rue Sainte-Famille, etc.. Prévoir des cheminements favorisant une continuité entre les espaces verts, les places, les parcs, les Remparts, la Terrasse Dufferin.
5. Développer des circuits piétonniers avec les autres quartiers, notamment Saint-Jean-Baptiste et Saint-Roch ainsi qu'entre la Haute et la Basse-Ville.
6. Créer des espaces résolument piétonniers où on éliminerait complètement les trottoirs, où on n'utiliserait qu'une seule voie pour le passage lent des voitures dans une chaussée

pleine largeur de façade à façade, parmi des arbres, des kiosques, des bancs, des bacs à fleurs, des lampadaires, des terrasses de restaurants, des étals de marchands ; en fait, créer des endroits où règne non plus le trafic, mais la vie de quartier.

À cet égard, retenir des zones comme les suivantes : la rue Saint-Jean et parties des rues adjacentes ; la Côte de la Fabrique ; le tour de la Place d'armes ; une section de la rue Des Jardins en continuité avec la rue du Trésor et la section de la rue Sainte-Anne déjà piétonnes ; la rue des Carrières ; sur la rue Sainte-Anne, entre la Côte Chauveau et la rue d'Auteuil ; etc..

7. Développer le raccord des pistes cyclables et y prévoir des installations appropriées pour les utilisateurs de ces pistes.
8. Prévoir l'installation de toilettes publiques à des endroits stratégiques et mieux identifier celles qui existent déjà par une signalisation appropriée : sous la Terrasse Dufferin, aux stationnements de l'Hôtel de Ville et Place d'Youville, au Palais Montcalm, etc.. On pourrait aussi développer un programme par lequel les restaurateurs et autres marchands permettraient l'accès à leurs équipements, en prévoyant ou non une réduction de la taxe foncière -- les avis étant divergents à cet égard, il faudrait consulter.

5. LE TRANSPORT EN COMMUN

Objectif opérationnel concernant le transport en commun -

«Cesser de privilégier l'accès au Vieux-Québec en automobile individuelle et en autobus de tourisme. Miser plutôt sur des services adaptés de transport en commun, en orientant en ce sens l'attribution des ressources et les moyens d'incitation.»

On favorise actuellement l'automobile puis, secondairement, la clientèle résiduelle et captive des personnes qui ne disposent pas d'une voiture. Il faut inverser cette façon de voir et préconiser activement le transport en commun, même pour les personnes qui disposent d'une voiture et qui peuvent être amenées à ne pas l'utiliser pour venir dans le Vieux-Québec.

Propositions :

1. Procéder à la mise en place d'un service de transport en commun de petit gabarit desservant le centre-ville. En ce sens, nous appuyons tout projet qui permettrait d'alléger la circulation automobile dans le quartier : réseau de minibus écologique, tramway électrique, minirail, etc.. Nous faisons nôtre aussi la proposition du CRUTEC à l'effet d'adopter la gratuité ou des tarifs réduits pour les utilisateurs de ces services.
2. Inciter les employeurs à verser à leurs employés une remise à l'achat d'une carte mensuelle d'usager du transport en commun plutôt que d'assumer une partie du coût de stationnement d'une voiture. Accorder une remise sur le nombre de cartes mensuelles

achetées par un employeur. Hausser le prix des stationnements publics de manière à ce qu'ils coûtent plus chers que le transport en commun.

3. Accroître le nombre des abribus et y introduire des dispositifs de chauffage payants dont le coût serait défrayer par l'utilisateur ou par des commanditaires -- encore là, il faudrait consulter, car les avis sont partagés.

6. LES AUTOCARS TOURISTIQUES

Objectif opérationnel concernant les autocars touristiques -

«Réduire l'accès aux autocars touristiques dans le quartier en contrôlant les voies qu'ils empruntent, leurs points de stationnement ainsi que les lieux de transbordement des passagers.»

La gêne causée par la circulation, les manoeuvres et le stationnement des autocars touristiques est considérable : bruit, pollution de l'air, nuisance visuelle et entraves à la circulation générale occasionnées par le stationnement en double ligne ou l'occupation d'emplacements interdits.

La capacité d'accueil du Vieux-Québec (1 km carré) est largement dépassée. Le ratio habitants/visiteurs à Venise est de 1/94 et celui de Québec de 1/760. Dans des villes comme Boston, Niagara Falls, Atlantic City, Philadelphie, New-York, Paris (Montmartre), Bordeaux et Vienne, où des pressions aussi grandes ou moins grandes qu'à Québec existent, les administrations et la classe politique ont compris l'importance de réglementer les déplacements des autocars touristiques de façon rigoureuse, voire de les interdire complètement dans les secteurs anciens. La qualité de vie et de visite de ces milieux en a été augmentée. On n'y a pas constaté de baisse de la fréquentation touristique.

Propositions :

1. En vertu des pouvoirs acquis récemment par la Ville, adopter une réglementation établissant des règles s'appliquant aux autocars touristiques, notamment pour ce qui est des aspects suivants : les trajets, l'arrêt et le stationnement des autocars touristiques, y compris la tarification pour le stationnement de courte et de longue durées.
2. Aménager des stationnements périphériques à la Gare Intermodale et à la Gare Maritime Champlain pour les autocars touristiques et prévoir une desserte par le futur service de transport en commun «adapté» qui est prévu pour le centre-ville (minirail, tramway électrique ou tout autre mode de transportation adopté pour le projet d'aménagement du littoral).
3. Ajouter aux circuits ordinaires de transport en commun un circuit desservant les principaux hôtels de la périphérie de Québec où quelques quatre mille chambres sont disponibles et offrir aux touristes et visiteurs le service d'une navette gratuite pour les

utilisateurs et payée par les hôteliers entre ces hôtels et le Vieux-Québec, plutôt qu'ils ne se rendent au centre-ville avec leur automobile.

4. Développer pour les touristes et les visiteurs un système particulier de passes valides sur l'ensemble du réseau de transport en commun et pour une durée déterminée d'un, deux ou trois jours, de façon à les inciter à utiliser le transport en commun lors de leurs séjours dans nos murs. On pourrait tout aussi bien concevoir un programme d'information à l'intention des touristes et visiteurs afin qu'ils sachent où se procurer les passes ordinaires donnant accès aux services du transport en commun. (À noter que le CRUTEC suggère la gratuité.)
5. Lors des grandes manifestations, notamment lors du Festival d'été et lors du Carnaval d'hiver, instaurer un service de transport en commun entre les stationnements des centres commerciaux périphériques et le centre-ville.
6. Au lieu de permettre le stationnement des autocars touristiques sur la rue Dalhousie, on devrait prévoir l'aménagement d'un stationnement pour autocars au pied des silos à grains en utilisant le pont de l'écluse du Bassin-Louise et/ou privilégier le stationnement des autocars le long de la rue Abraham Martin sur le côté nord du Bassin Louise, avec accès par la rue qui passe entre le bureau de poste et la gare.
7. Tenir compte de la circulation des autocars et des camions de livraison qui desserviront les bateaux de croisière «en destination» au Terminal de la Pointe-à-Carcy.

7. LE STATIONNEMENT

Objectif opérationnel concernant le stationnement -

«Développer une politique de stationnement pro-active en modulant des moyens incitatifs et dissuasifs.»

Il faut parvenir à gérer de manière articulée et intégrée tous les espaces de stationnement publics et privés, sur rue et hors rue. Le nombre des espaces existants est loin d'être négligeable ; il s'agit d'en tirer systématiquement le meilleur parti pour les fonctions qui sont immédiatement liées à la vie du quartier lui-même et qui exigent de toute nécessité la disponibilité de places de stationnement. Les mesures concernant le stationnement devraient être modulées de façon à limiter le trafic dans le quartier. Par conséquent, on ne devrait pas favoriser outre mesure le stationnement des véhicules provenant de l'extérieur.

Propositions :

1. Établir des modalités adaptées d'utilisation prioritaires des parcs-autos pour les résidents du Vieux-Québec et pour leurs visiteurs ; voir à ce que les détenteurs de vignettes puissent bénéficier d'un accès moins coûteux aux stationnements publics durant les

heures de déneigement. Mettre à la disposition des résidants des billets de stationnement à prix réduits pour leurs visiteurs, comme cela s'est déjà fait.

2. Réglementer les espaces de stationnement sur les rues commerciales afin d'assurer une plus grande rotation de leur utilisation ; en agissant sur la durée maximum du stationnement et sur le coût au parcومتر en rapport avec les tarifs des parcs-autos.
3. Remettre en cause avec le gouvernement du Québec et avec la Ville de Québec, de même qu'avec les syndicats des fonctionnaires, la pratique d'accorder aux fonctionnaires automobilistes un rabais sur le coût mensuel d'une place de stationnement, de manière que soit subventionné plutôt l'usage du transport en commun au moment de l'achat de la passe mensuelle. Exiger le juste prix des places de stationnement. Les places de stationnement dans les espaces publics doivent être gérées comme un service public et non comme une source de profits. Cependant, il importe que les usagers assument le coût réel du service. Il n'y a pas de raison de subventionner davantage le stationnement que le transport en commun ; ce doit même être l'inverse.
4. Par une publicité appropriée dans la région métropolitaine et par la signalisation dans le quartier, développer l'achalandage des parcs-autos aux fins des promenades et des emplettes dans le Vieux-Québec et inciter les visiteurs et clients à garer leur voiture dans les stationnement plutôt que sur la rue. À cet égard, revoir la signalisation pour le stationnement Haldimand qui est sous-utilisé.
5. Maintenir ouvert le Parc-autos de la rue Chauveau le soir, de même que le samedi et le dimanche ; le faire connaître en particulier comme stationnement pour les visiteurs de l'Hôtel-Dieu et pour les clients des commerces de la rue Saint-Jean.
6. Instaurer un service de navette, de mini-bus, de taxi collectif ou d'autres modalités de transport entre les parcs-autos et les points les plus fréquentés du quartier, comme l'Hôtel-Dieu, la Place d'Armes, le Musée de la Civilisation, etc..
7. Réserver des places de stationnement dans les parcs-autos à des entreprises qui développent le co-voiturage et le partage de véhicules (comme Commune-Auto).
8. À l'instar de la Ville de Montréal, ne pas soutenir financièrement ou autrement la construction de places de stationnement dans les projets de nouveaux immeubles commerciaux, tout en maintenant cependant cette possibilité pour les immeubles résidentiels.

8. LA SIGNALISATION

Objectif opérationnel concernant la signalisation -

«Concevoir une signalisation appropriée pour le Vieux-Québec, compte tenu de la lenteur de la circulation et des exigences d'un design en accord avec le site.»

La lisibilité des voies urbaines est importante. En plus du «design» et de la géométrie des voies de circulation, une signalisation cohérente contribue à la lisibilité des espaces et des itinéraires.

Propositions :

1. Positionner la signalisation de façon cohérente et constante ; par exemple à la même hauteur et du même côté des rues et s'assurer du même coup que le nombre de poteaux ou de supports pour une telle signalisation soit réduit.
2. En imitant certaines villes européennes, adopter une signalisation différente selon la hiérarchie et la vocation des voies (différentes couleurs et formats des panneaux de signalisation).
3. Dans le but de réduire la vitesse des véhicules sur certaines portions de rues et assurer ainsi la sécurité des résidents et particulièrement des enfants, on devrait, lorsque des mesures d'aménagement physique ne sont pas possibles, ajouter des panneaux d'arrêt ou d'autres indiquant la présence d'enfants, de garderies, d'écoles, etc..
4. Relocaliser ou «renforcer» certains panneaux indiquant des accès interdits, des sens uniques, des arrêt-stop. (Nous insistons sur le fait qu'il y a lieu de consulter les riverains avant d'appliquer ce genre de mesures. Voir notamment quelques propositions spécifiques en annexe.)

CONCLUSION

En tant que résidents du Vieux-Québec, nous tenons à souligner que nos attentes sont grandes à l'égard du prochain *Plan de circulation* dont on s'apprête à doter le quartier. Un tel plan devrait contribuer énormément à l'amélioration de la qualité de vie dans le quartier. Il y a lieu aussi de réaffirmer que nous apprécions le fait de pouvoir contribuer à une telle démarche, tout en espérant être associés aussi à toutes les étapes ultérieures, même ponctuelles, lors de la mise en oeuvre de ce plan.

Il nous apparaît opportun de souligner ici que nous invitons la Ville à insérer le *Plan de circulation* dans le cadre du *Plan d'urbanisme* du quartier, qui doit, lui aussi, être révisé. Des liens fonctionnels devraient être assurés entre ces deux documents, pour un aménagement cohérent du Vieux-Québec.

ANNEXE

N.B.: *Ces suggestions nous ont été transmises au fil des ans par des membres du CCVQ et des résidants. Elles traduisent très bien un éventail des préoccupations des gens du quartier en ce qui concerne la problématique de la circulation. Nous espérons que les techniciens responsables de la préparation du Plan de Circulation pourront s'en inspirer.*

* * *

Accès interdit ou réservé aux résidants -

- La ruelle des Ursulines et autres ruelles.
- Le secteur délimité par les rues Hébert, des Remparts et la Côte Sainte-Famille.
- La rue Sainte-Anne, entre la Côte Chauveau et la rue d'Auteuil, afin de rendre cette portion de rue accessible uniquement aux véhicules des résidants, aux caléchiers et aux piétons, en utilisant plutôt la rue Cook comme voie de circulation principale dans cet axe.

Élargissement des trottoirs ou réduction de la largeur de la chaussée -

- Rue Mont-Carmel, afin d'y limiter la vitesse des voitures conduites par des «valets».
- De part et d'autre de la rue Saint-Jean.
- La rue des Remparts, entre la Côte de la Montagne et la rue de l'Université.
- Les rues Couillard et Garneau.
- Les rues Saint-Denis et Sainte-Genève.
- La rue du Fort, particulièrement du côté ouest.
- La rue Saint-Vallier Est et la Côte Dinan.
- La Côte de la Montagne vers la rue Buade (c'est-à-dire traiter cette intersection comme un coin de rue au lieu de la large courbe qu'elle constitue maintenant).
- La Côte du Palais à l'intersection avec la rue des Remparts et la Côte Dinan. (Cette intersection est particulièrement difficile autant pour les automobilistes que pour les piétons. On envisage toujours, semble-t-il, d'y reconstruire la porte des murs de défense aujourd'hui disparue. On pourrait aussi prévoir d'incorporer à ces aménagements une remontée mécanique (en plan incliné ou par élévateur) liant la Haute et la Basse Ville.
- La rue des Remparts, entre la rue Hamel et la Côte du Palais (c'est-à-dire élargir légèrement les trottoirs en modifiant leur alignement de manière à ce qu'ils épousent celui de la chaussée plutôt que celui des fortifications ; c'est-à-dire un aménagement comparable à celui que l'on a réalisé sur la Côte de la Potasse).
- La rue Hébert, vis-à-vis du croisement avec la rue de Laval. (On pourrait même ajouter un large dos d'âne à cet endroit comme le prévoyait un des plans réalisés en vue de l'érection du monument à Pouchkine.)

Correction de sens uniques -

- Côte Dinan, sens unique en descendant et Côte de la Potasse, sens unique en remontant -- tel que recommandé dans une étude de circulation réalisée pour le secteur situé autour de l'Îlot des Palais.
- Sur la rue des Grisons, où le sens unique actuel est illogique ; puisqu'en arrivant au bout de la rue Mont-Carmel, vers l'ouest, on réalise qu'il est impossible de tourner à gauche sur des Grisons -- ce qui oblige les voitures à faire marche arrière. De plus, le sens unique n'est indiqué qu'au nord de la rue.
- Remettre la rue d'Auteuil à sens unique vers la rue Saint-Louis, comme c'était le cas auparavant ; car on en a fait une rue à deux sens pour desservir le Bureau d'information touristique qui n'existe plus.

Correction ou ajout de signalisation -

- Au coin des rues Hébert et des Remparts, utiliser un panneau indiquant un accès interdit sur Hébert ou procéder à un repositionnement du panneau indiquant qu'Hébert va à sens unique vers des Remparts.
- «Accès interdit», vers l'est, sur la rue des Remparts, entre la rue Hamel et la Côte Sainte-Famille, la signalisation actuelle laisse à désirer.
- Au coin des rues Hébert et Sainte-Famille, ajouter «interdit au minibus» sur le panneau indiquant un accès interdit aux autobus, car de nombreux opérateurs déjouent l'interdiction de circuler sur la rue des Remparts en empruntant la rue Hébert.

Visibilité -

- Afin d'améliorer la visibilité pour les piétons et les automobilistes qui débouchent de la rue Hébert sur des Remparts, éliminer au moins une place de stationnement, si ce n'est les trois, et réduire la hauteur des buissons sur le terrain adjacent, rue des Remparts.

Québec, le 16 octobre 2002

M. Jean-Paul L'Allier, maire
Hôtel de Ville
2, rue des Jardins,
Québec, Qc

Objet : «*La rue partagée...*» Contribution du *Comité des citoyens du Vieux-Québec* à la révision du *Plan de circulation* pour le quartier.

Monsieur le maire,

C'est avec plaisir que nous vous transmettons ce *Mémoire*. Vous constaterez que nous joignons à ce mémoire de 2002 copie d'un «vieux mémoire» portant sur le même sujet et transmis à la Ville en 1990 ! Nous avons retrouvé ce texte dans nos archives après avoir produit un premier jet de celui que nous vous soumettons cette année. Il ne s'agit pas là d'une facétie de notre part. Nous n'avons pu résister à la tentation de «coupler» ces deux textes. La lecture de l'un et l'autre révèle la constance des préoccupations des citoyens du Vieux-Québec à l'égard de la problématique de la circulation dans le quartier et, il faut le déplorer, le peu de résultats que l'on obtient en cette matière ; malgré les années qui passent.

Dans ce mémoire, nous avons pris soin de formuler ce que nous concevons comme le principe directeur qui devrait encadrer cette démarche de planification de la circulation dans le quartier ; c'est-à-dire : «*Veiller d'abord et avant tout à favoriser une réappropriation du Vieux-Québec par ceux et celles qui l'habitent, l'animent et y travaillent.*» Nous avons aussi établi un objectif opérationnel en regard de chacun des sujets que nous abordons : les grands axes de circulation relevant du Ministère des Transports ; les principales voies de transit à l'intérieur du quartier ; la circulation sur les rues commerciales et les rues résidentielles ; les circuits piétonniers ; le transport en commun ; les autocars touristiques ; le stationnement ; et la signalisation. Nous mettons aussi de l'avant diverses propositions et suggestions en espérant que les techniciens qui procéderont à la préparation du nouveau plan de circulation pourront s'en inspirer ou, à tout le moins, qu'ils adopteront des solutions répondant aux objectifs et aux préoccupations que nous présentons.

En terminant, nous ne saurions faire mieux que de répéter ici les deux paragraphes de la Conclusion de notre mémoire. «En tant que résidants du Vieux-Québec, nous tenons à souligner que nos attentes sont grandes à l'égard du prochain *Plan de circulation* dont on s'apprête à doter le quartier. Un tel plan devrait contribuer énormément à l'amélioration de la qualité de vie dans

le quartier. Il y a lieu aussi de réaffirmer que nous apprécions le fait de pouvoir contribuer à une telle démarche, tout en espérant être associés aussi à toutes les étapes ultérieures, même ponctuelles, lors de la mise en oeuvre de ce plan.» «Il nous apparaît opportun de souligner que nous invitons la Ville à insérer le *Plan de circulation* dans le cadre du *Plan d'urbanisme* du quartier, qui doit, lui aussi, être révisé. Des liens fonctionnels devraient être assurés entre ces deux documents pour un aménagement cohérent du Vieux-Québec.

Nous sommes évidemment disponibles pour toute démarche de consultation ou de concertation que vous jugeriez bon de réaliser en regard de la préparation de ce *Plan de circulation*.

Veillez agréer, monsieur le maire, l'expression de nos sentiments distingués.

Françoise Sorieul, présidente.

p.j.: Mémoire ; Octobre 2002 : «*La rue partagée...*» Contribution à la révision du Plan de circulation pour le Vieux-Québec.

Mémoire ; Mai 1990 : La rue pour tous et la vie du Quartier.

c.c: Les membres du Conseil municipal et les quelques fonctionnaires de la Ville avec lesquels nous avons tenu quelques rencontres.