

Québec, le 30 juillet 2020

Madame Corinne Gendron, présidente de la commission
Monsieur Antoine Morissette et Monsieur Pierre Renaud, commissaires ad hoc

Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE)
140, Grande Allée Est, bureau 650
Québec (Québec) G1R 5N6

OBJET : Audience publique sur le projet de construction d'un tramway à Québec

Présentation de Mobili-T

Mobili-T, le Centre de gestion des déplacements du Québec métropolitain est un organisme à but non lucratif dont la mission consiste à rendre les alternatives à l'auto solo accessibles et attrayantes en assistant les organisations dans la mise en place de solutions adaptées qui favoriseront et faciliteront une mobilité durable dans leur milieu. Financé en partie par le Ministère des Transports du Québec (MTQ), l'organisme œuvre principalement sur les territoires de la Capitale-Nationale et de la Chaudière-Appalaches, en plus des régions du Bas-Saint-Laurent et de la Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine.

Appui au projet

Mobili-T se réjouit du projet de Réseau structurant de transport en commun (RSTC) proposé par la Ville de Québec, dont la construction d'un tramway qui fait l'objet de la présente commission d'enquête du BAPE. Une bonification de l'offre en transport collectif à Québec expose une grande opportunité pour repenser et optimiser les déplacements dans la région afin de favoriser les changements de comportement de la population vers une mobilité durable. Dans la lutte aux changements climatiques, la réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES) est primordiale. Rappelons que le secteur des transports est responsable de 43 % des émissions de GES au

Québec¹. Il apparaît alors évident d'accroître la demande pour les transports viables dans le but de réduire les impacts sur l'environnement et d'accroître le bien-être individuel et collectif. C'est aussi en ce sens que s'articule la vision de Mobili-T.

Préoccupations

Abandon de la composante trambus et des remontées mécaniques. Le projet de RSTC, dans sa mouture initiale, visait à relier les principaux générateurs de déplacements avec les différents bassins de population de la ville, à la fois dans les quartiers centraux et les banlieues. Les composantes tramway et trambus étant les colonnes vertébrales du réseau, elles prévoyaient offrir une desserte plus accrue, en site propre, pour les secteurs à forte densité de population et comportant un grand nombre de générateurs de déplacements. Bien que le tramway offre encore cette desserte, le trambus, qui prévoyait aussi desservir des secteurs densément peuplés et de grands générateurs, ne fait désormais plus parti du projet. Parmi ces générateurs, on y trouvait entre autres le site d'ExpoCité (Centre de foires de Québec, Centre Vidéotron et Grand Marché de Québec), les Cégeps Limoilou, Garneau, Sainte-Foy et Champlain St. Lawrence, l'Université Laval, l'Institut universitaire en santé mentale de Québec (IUSMQ), l'Hôpital du Saint-Sacrement et l'Hôpital de l'Enfant-Jésus, qui, à terme, deviendra le plus grand centre hospitalier de l'est de la province. On y trouvait aussi les pôles D'Estimauville et Saint-Roch, où sont regroupés plusieurs employeurs, ainsi que les quartiers Maizerets, Limoilou, Saint-Roch et Saint-Sauveur qui figurent parmi les quartiers les plus densément peuplés de la Vieille-Capitale. Mobili-T est préoccupé par le retrait de cette composante essentielle à la gestion des déplacements.

Comme l'offre et la demande sont intimement liées en matière de transport, il est beaucoup plus facile de travailler à la mise en place de mesures en gestion de la demande lorsque l'offre y est bonifiée. Bien que des Métrobus et des voies réservées latérales sont prévues pour remplacer les circuits trambus, on constate une perte d'efficacité importante par rapport à la proposition initiale. En effet, les voies réservées

latérales en milieu urbain sont soumises aux mêmes aléas de circulation que l'automobile, soit les feux de circulation et le trafic aux intersections, les voitures pouvant emprunter les voies réservées pour le virage à droite, en plus des arrêts à effectuer pour embarquer et débarquer les passagers-ères. Il devient donc plus difficile de compétitionner l'automobile en termes de temps de déplacements. La suppression des remontées mécaniques qui faisaient également parti de la composante trambus vient quant à elle retirer complètement la desserte entre la haute-ville et la basse-ville dans l'ouest de la ville et vers de grands générateurs comme l'Hôpital du Saint-Sacrement et le Cégep Garneau, notamment.

Gestion de la demande et rentabilité du tramway (et du trambus). La crise de la COVID-19 a donné un coup dur aux services de transport en commun dans les derniers mois. L'effort entamé pour redonner confiance à la population envers ce service et inciter un transfert modal sera essentiel à poursuivre dans les années à venir par le Réseau de transport de la Capitale (RTC) et les autres acteurs de la région en mobilité durable. En ce sens, un projet comme le RSTC qui permet de bonifier la qualité de l'offre en transport collectif est fort pertinent. Cependant, la demande doit aussi être au rendez-vous pour qu'il y ait un bon achalandage et pour que l'investissement soit rentable.

Bien que certains des grands générateurs de déplacements de Québec sont consultés dans la planification du projet de tramway, Mobili-T est préoccupé quant à la participation de ces générateurs à plus long terme. Il serait dommage de voir l'auto solo dominer les parts modales de déplacements à proximité des composantes du tramway (et du trambus). Les générateurs de déplacements sont en grande partie responsables des problèmes de congestion routière, et, de l'achalandage dans les transports en commun. Bien entendu, c'est l'achalandage dans les transports en commun qui est visé par le projet, d'autant plus que l'offre y sera bonifiée, permettant ainsi d'accueillir de nouveaux usagers-ères. Pour assurer un transfert modal, il est nécessaire que les générateurs de déplacements embarquent dans le projet et entreprennent une démarche en ce sens. Un transfert de l'utilisation de l'auto solo vers un mode durable de l'ordre de 4 à 20 % peut être envisagé pour les déplacements

en période de pointe à la suite de mesures en gestion des déplacements². La gestion de la demande en transport est donc intimement liée à la rentabilité d'un projet de transport en commun comme le RSTC. Elle permet aussi le développement de nouveaux projets de transports viables dans le futur, afin d'accroître l'offre et répondre à cette nouvelle demande en constante évolution.

Recommandations

Prévoir de la réglementation en matière de gestion des déplacements. L'adoption d'un plan de gestion des déplacements avec des mesures en mobilité durable par les principaux générateurs situés à proximité du tramway et des autres composantes du RSTC, dont le trambus, permettrait d'accroître la demande et d'assurer la rentabilité du projet sur le long terme. Mobili-T propose ainsi la mise en place de réglementation en matière de gestion de la demande en transport.

1. Réglementation imposant aux entreprises et institutions de plus de 100 employé-es (ou étudiant-es) à se doter d'un plan de gestion des déplacements.

Un plan de gestion des déplacements se déroule généralement en trois grandes étapes, soit le **diagnostic**, le **plan d'action** ainsi que la **mise en œuvre et le suivi** des mesures en mobilité durable. Mobili-T offre ce type de service aux entreprises et institutions afin de les accompagner dans cette démarche. L'étape du diagnostic vise dans un premier temps à faire état de l'offre en transport et de l'aménagement urbain autour du générateur, de ses installations et de ses programmes pour accueillir les différents modes de déplacements tels que stationnements, supports à vélos, vestiaires, douches, plateforme de covoiturage, remboursement du transport en commun, pour ne nommer que quelques exemples. Dans un deuxième temps, une étude est réalisée sur les habitudes de déplacements et sur les possibilités en matière de changement de comportement des employé-es, étudiant-es et/ou client-es du générateur, par le biais d'un sondage. Le plan d'action vient ensuite proposer une série de mesures à mettre en place pour bonifier les installations et programmes du générateur, qui se divisent généralement en plusieurs axes de travail, soit la gestion

interne, les communications, les transports collectifs; les transports actifs, le covoiturage, le stationnement et les déplacements professionnels. Pour assurer la réussite de la démarche, la dernière étape de mise en œuvre et de suivi doit perdurer dans le temps et évoluer au fil des années. Tel que mentionné précédemment, une telle démarche accroît les possibilités de transfert modal vers des modes durables, autres que l'auto solo. Le projet de RSTC s'inscrit bien dans cette stratégie d'intermodalité, avec les vélos gares, les véhicules en autopartage et les Parc-O-Bus qui sont déjà prévus aux deux pôles d'échanges ainsi qu'à certaines stations sur le tracé du tramway.

À titre d'exemple, L'État de Washington a mis en place la *Commute Trip Reduction Law*³, qui oblige l'adoption d'un plan de gestion des déplacements pour les entreprises comptant 100 employé-es ou plus travaillant à temps plein sur un même site, dont le trajet domicile-travail s'effectue aux heures de pointes et qui sont situées sur le territoire des 9 comtés les plus peuplés de l'état. Ce plan doit être basé sur les stratégies de gestion de la demande en transport qui ont le potentiel d'avoir le plus d'impact sur les habitudes de leurs employés et doit prévoir des cibles de réduction des déplacements effectués au moyen de l'automobile et sur le nombre total de kilomètres parcourus.

Le Plan de mobilité durable de la Ville de Québec, déposé en 2011, faisait d'ailleurs état de la pertinence de reconnaître les entreprises et les institutions comme des acteurs de la mobilité durable. Parmi les recommandations en ce sens, le groupe de travail recommandait aux entreprises et institutions de 100 employé-es et plus de se doter d'un plan de mobilité d'entreprise s'inspirant des orientations du Plan de mobilité durable⁴. Mobili-T croît ainsi que la Ville de Québec aurait avantage à aller un pas en avant de cette recommandation et de l'imposer dans les secteurs bordant le tramway (et le trambus), puisqu'elle s'inscrit parfaitement avec le projet de RSTC. Pour ce faire, la Ville peut inclure un article en ce sens à ses règlements sur l'urbanisme dans les arrondissements touchés par le projet de RSTC.

2. Réglementation imposant aux promoteurs à déposer, en même temps que leur demande de permis, un plan avec des mesures en mobilité durable.

Les grands projets immobiliers étant aussi des générateurs de déplacements, les promoteurs devraient agir en gestion de la demande en transport pour favoriser la mobilité durable. Sans nécessairement passer par un plan de gestion des déplacements se découpant en trois phases, les promoteurs devraient obligatoirement proposer la mise en place de mesures alternatives à l'auto solo lors du dépôt de leur demande de permis pour la construction de leurs projets situés à proximité du tracé du tramway (et du trambus).

La Ville pourrait en profiter pour assouplir ses normes en matière de cases de stationnement automobile et plutôt demander un seuil minimal de cases de stationnement pour vélos. L'intégration de certaines stations de tramway (et de trambus) à même les projets immobiliers serait aussi à envisager. D'autres mesures pourraient être mises en place par les promoteurs comme davantage de trottoirs et d'aménagements pour piétons (bancs, végétation, etc.) à l'extérieur des immeubles, ou encore un forfait transport incluant un abonnement aux services du RTC et de Communauto, par exemple. Des cases réservées pour l'autopartage, avec des véhicules de Communauto, ou encore un système de vélos en libre-service pourraient aussi être mis en place pour les résidents des projets immobiliers. Mobili-T offre également ce type de service aux promoteurs afin de les accompagner dans leurs démarches.

Le Plan de mobilité durable de la Ville de Québec faisait aussi état de la pertinence de reconnaître les promoteurs immobiliers comme des acteurs de la mobilité durable, en recommandant à ceux-ci d'inclure, en même temps que leur demande de permis, un plan de mobilité respectant les orientations du Plan de mobilité durable⁴. Encore une fois, Mobili-T suggère à la Ville de suivre les recommandations de son groupe de travail sur la mobilité durable et d'aller un pas en avant en imposant cette mesure dans le cadre de son projet de RSTC pour les secteurs bordant le tramway (et le trambus). Pour

ce faire, la Ville peut inclure un article en ce sens à ses règlements sur l'urbanisme dans les arrondissements touchés par le projet de RSTC.

Conclusion

Mobili-T salue les efforts de collaboration de la Ville de Québec dans le cadre du projet de RSTC et remercie le BAPE de la tenue de cette commission. Nous espérons qu'ensemble, nous réussirons à emprunter la route de la modernité en matière de mobilité pour faire entrer la Vieille-Capitale à l'ère du XXI^e siècle. Notre équipe se tient à votre disposition, au besoin, pour toutes questions relatives à la gestion de la demande en transport.

L'équipe de Mobili-T



Sources

- (1) Ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques, 2018. *Inventaire québécois des émissions de gaz à effet de serre en 2016 et leur évolution depuis 1990*. Québec, Ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques, Direction générale de la réglementation carbone et des données d'émission, 40 p. [Ressource en ligne] <http://www.environnement.gouv.qc.ca/changements/ges/2016/Inventaire1990-2016.pdf>, document consulté le 10 juillet 2020.

- (2) Victoria Transport Policy Institute, 2018. Commute Trip Reduction (CTR). Programs That Encourage Employees to Use Efficient Commute Options. TDM Encyclopedia [Ressource en ligne] <https://www.vtpi.org/tdm/tdm9.htm>, page consultée le 10 juillet 2020.

- (3) Washington State Department of Transportation, 2020. *Commute Trip Reduction*. Olympia, Washington State Department of Transportation. Repéré à : <https://www.wsdot.wa.gov/transit/ctr/home>, page consultée le 10 juillet 2020.

- (4) Ville de Québec, 2011. Plan de mobilité durable : pour vivre et se déplacer autrement. Québec, Ville de Québec, groupe de travail sur la mobilité durable. Repéré à : <https://www.ville.quebec.qc.ca/apropos/planification-orientations/transport/docs/PlanMobiliteDurable.pdf>, document consulté le 10 juillet 2020.