

Un développement axé sur la gestion des déplacements pour le secteur Chaudière

Mémoire présenté à la

Ville de Québec dans le cadre de la démarche consultative sur la version préliminaire de la Vision d'aménagement pour le secteur Chaudière

8 janvier 2021



Produit par



Rédaction et révision

Alexandra Leblanc – Conseillère en mobilité durable

Mathieu Hallé – Conseiller en mobilité durable

Images de la page couverture

Google Street View, 2018 et 2019

Ville de Québec, 2020

TABLE DES MATIÈRES

Présentation de Mobili-T	1
Appui à la vision globale	1
Préoccupations en regard à la mobilité et aux déplacements	3
Réussite d'un quartier de type TOD	3
Générateurs de déplacements	6
Recommandations	11
Stratégies de réduction des cases de stationnement	11
Stratégies en gestion des déplacements pour les grands générateurs	13
Stratégies en gestion des déplacements pour les promoteurs	15
Conclusion	18
Bibliographie	19

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. Pour ce faire, l'organisme use de stratégies en gestion de la demande en transport.

Gestion de la demande en transport



La gestion de la demande en transport (aussi appelée gestion des déplacements) consiste en la mise en œuvre de stratégies ayant pour visée le changement des comportements des individus en termes de déplacements dans le but d'augmenter l'efficacité ainsi que la durabilité des systèmes de transport.

Étant membre de l'Association des Centres de gestion des déplacements du Québec (ACGDQ), Mobili-T est financé en partie par le Ministère des Transports du Québec (MTQ) via un volet dédié de son *Programme d'aide au développement du transport collectif (PADTC)*. De ce fait, l'organisme est mandaté pour œuvrer sur les territoires de la Capitale-Nationale, de la Chaudière-Appalaches, du Bas-Saint-Laurent et de la Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine.

APPUI À LA VISION GLOBALE

Mobili-T se réjouit de l'intérêt de la Ville de Québec en ce qui a trait à l'élaboration d'une vision d'aménagement pour le secteur Chaudière. Ce dernier, qui est majoritairement vacant, crée une discontinuité au sein de l'arrondissement de Sainte-Foy-Sillery-Cap-Rouge. L'arrivée du tramway représente une opportunité majeure de requalification pour ces friches urbaines. La pression immobilière risque d'y être assez forte.

Il est donc primordial de réfléchir à une vision de développement pour guider les nombreux projets qui viendront s'installer dans le secteur. Dans la version préliminaire de son projet de vision d'aménagement, la Ville adresse son énoncé de vision autour du principe de *Transit-Oriented Development (TOD)*. Étant un acteur important de la mobilité durable à Québec, Mobili-T ne peut qu'être ravi de cette approche. Il est essentiel d'articuler les grands projets immobiliers, qui génèrent beaucoup de déplacements et qui créent ainsi une forte demande en transport, autour de l'offre en transport collectif afin d'assurer une part modale élevée pour ce mode de déplacement durable.

Cependant, les grandes surfaces commerciales qui se sont récemment installées dans le secteur selon les principes du tout à l'automobile, comme le IKEA, principalement, constituent des menaces à la réussite du quartier TOD. Il en est de même pour les stationnements incitatifs qui sont prévus aux abords du terminus Le Gendre. Nous avons donc plusieurs préoccupations quant aux orientations et aux stratégies d'aménagement qui découlent de la mobilité et des déplacements. Nous comprenons que la Ville puisse avoir une certaine réticence à l'idée d'exclure davantage l'automobile de son projet de vision, étant donné la situation actuelle du secteur et des banlieues avoisinantes, qui sont fortement dominées par la présence de ce mode de transport.

Vue aérienne du secteur Chaudière et des banlieues avoisinantes



Le secteur Chaudière est un lieu où tout est encore à construire. Ses banlieues voisines sont majoritairement constituées de maisons individuelles et en rangées ainsi que de jumelés.

Source de l'image : Ville de Québec, 2020, p. 9.

Or, nous sommes d'avis qu'il devrait y avoir une plus grande rigueur à cet effet dans les stratégies d'aménagement afin qu'elles soient cohérentes avec la vision et les grandes orientations qui se rapportent au TOD.

En ce sens, une gestion plus stricte des stationnements devrait être envisagée pour assurer la réussite dudit TOD. Nous sommes d'ailleurs préoccupés par la compréhension de la Ville en regard à ce concept, qui, en pratique, est beaucoup trop souvent raté. Également, les promoteurs immobiliers, les commerces et les industries de haute technologie qui viendront s'installer dans le secteur et générer des déplacements devront être surveillés davantage afin que leur intégration dans le concept de TOD soit viable à long terme.

PRÉOCCUPATIONS EN REGARD À LA MOBILITÉ ET AUX DÉPLACEMENTS

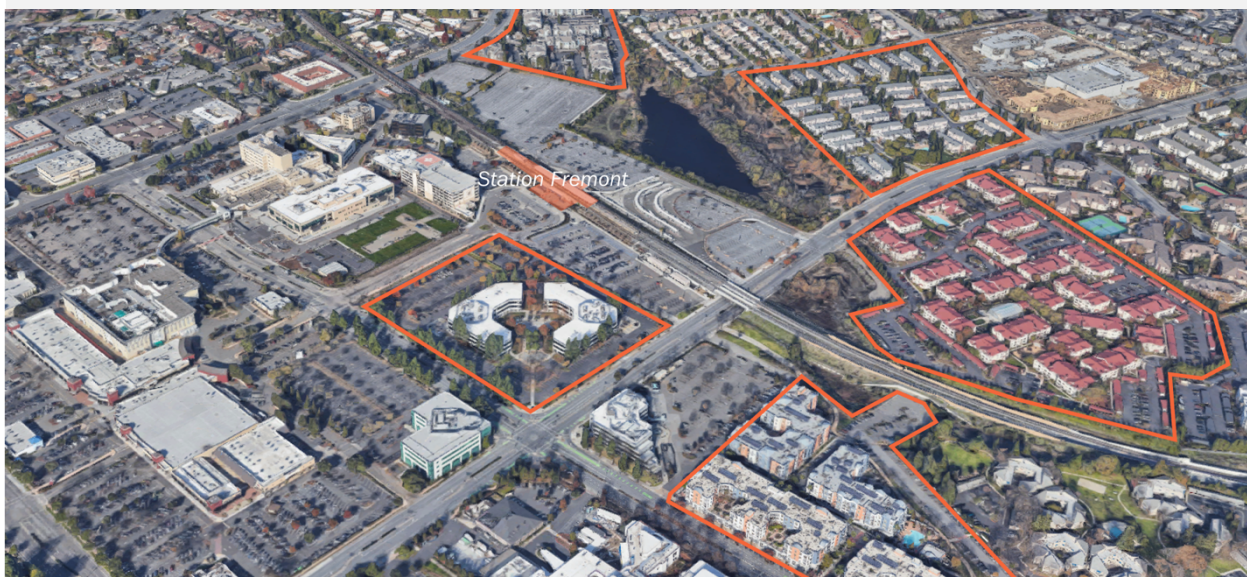
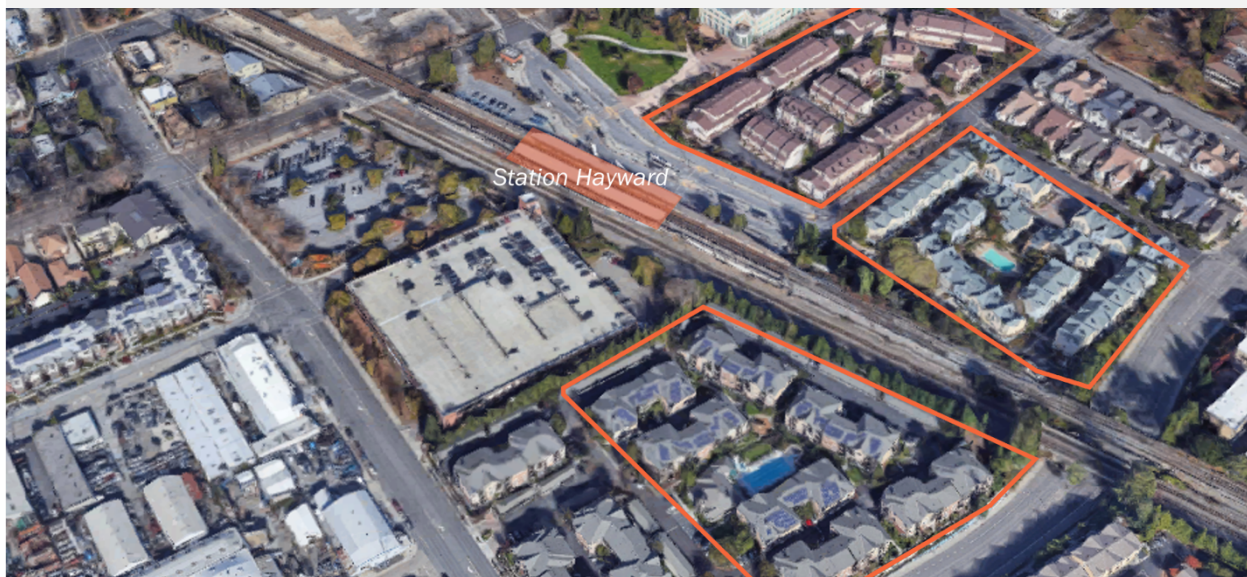
Malgré l'appui de notre organisme à la vision générale qui est envisagée pour le secteur, nous avons tout de même certaines préoccupations en regard à la mobilité et aux déplacements qui concernent plus particulièrement la réussite du quartier de type TOD envisagé, mais aussi en ce qui a trait à l'impact des projets de développement immobilier d'envergure à venir sur la part modale de ce pôle urbain.

Réussite d'un quartier de type TOD

Selon la théorie, le concept de TOD se veut une approche visant à favoriser l'articulation de l'urbanisation et du transport collectif (Vivre en Ville, s.d.). Celui-ci permet ainsi à des quartiers de se développer presque entièrement à l'échelle du transport en commun et de devenir, à la fois, des milieux de vie, de consommation, de travail et de loisirs, le tout, en s'articulant autour d'une station ou d'une gare d'un mode de transport collectif lourd qui offre un accès direct au centre-ville. La diversité des usages est donc de mise afin d'assurer la réussite d'un quartier TOD et de permettre aux résidentes qui y vivent et qui le fréquentent de délaisser leur voiture au profit des transports collectifs et actifs. À première vue, c'est ce que la Ville de Québec semble prévoir pour le secteur Chaudière dans ses diverses orientations. Or, le succès d'un tel quartier va cependant bien au-delà de la diversité des usages et de la présence de formes bâties néo-traditionnelles associées au nouvel urbanisme (*ibid.*). Le simple fait qu'une station de transport collectif soit localisée à proximité ne fait pas non plus d'un quartier un TOD.

En pratique, les quartiers TOD sont malheureusement beaucoup trop souvent ratés, entre autres, en raison d'une trop grande place accordée à l'automobile. Pour plusieurs d'entre eux, on les qualifie plutôt de *Transit-Adjacent Development (TAD)* (Vivre en Ville, s.d.). Bien qu'on y retrouve des ensembles immobiliers de forte densité construits physiquement à proximité du transport collectif, les quartiers TAD ne parviennent pas à capitaliser sur cette proximité, l'aménagement urbain faisant en sorte que la voiture y demeure dominante (Cervero, Ferrell et Murphy, 2002). Les aménagements aux abords des stations Hayward et Fremont du réseau BART à San Francisco en sont des exemples (Vivre en Ville, s.d.).

Stations Hayward et Fremont du réseau BART à San Francisco, des exemples de TAD



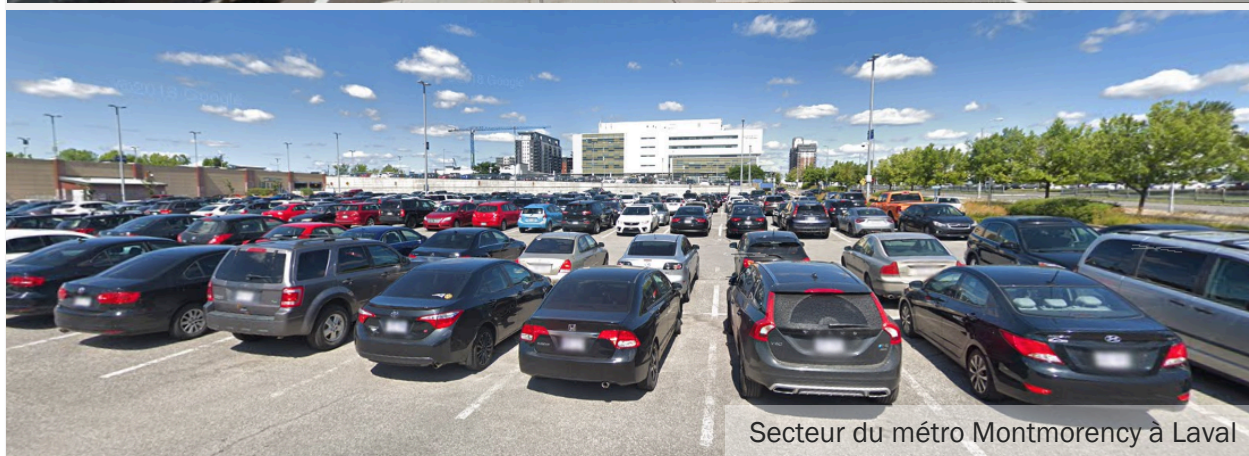
Des projets immobiliers novateurs à forte densité sont installés à proximité des stations Hayward et Fremont. Ceux-ci sont refermés sur eux-mêmes puisque peu ou pas d'interactions ont lieu et de grands espaces de stationnement incitatifs ont été privilégiés plutôt qu'un cœur de quartier central avec une diversité d'usages.

Source des images : Google Satellite, 2021. Réalisation : Mobili-T, 2021.

Au Québec, on retrouve aussi de nombreux exemples de TOD ratés, principalement dans la région métropolitaine de Montréal, où pas moins de 159 quartiers ont été identifiés au sein du *Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD)* de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) (2021) pour faire l'objet d'une planification de type TOD. Or, comme l'indique Gérard Beaudet, professeur à l'École d'urbanisme et d'architecture de paysage de l'Université de Montréal, dans la majorité de ces quartiers, on ne retrouve que des stationnements et plusieurs occasions ratées (Fortier, 2013).

C'est le cas des abords de la gare de train de Mont-Saint-Hilaire, du métro Montmorency à Laval et de la gare de train de Sainte-Thérèse, pour ne nommer que quelques exemples.

Exemples de TOD ratés localisés sur le territoire de la CMM



Il est difficile de considérer ces espaces que sont les secteurs de la gare de Mont-Saint-Hilaire, du métro Montmorency et de la gare de Sainte-Thérèse sur le territoire de la CMM comme de véritables TOD étant donné les mares de stationnement qui bordent les stations de transport collectif.

Source des images : Google Street View, 2019.

De plus, il faudra s'assurer que le déploiement du réseau structurant dans le secteur Chaudière soit bel et bien confirmé et lancé avant de donner les premiers coups de pelle aux projets immobiliers, pour éviter la situation du Faubourg Boisbriand localisé sur la rive-nord de Montréal. En effet, la station de train de banlieue qui devait être aménagée dans le secteur n'a jamais vu le jour, alors que les projets immobiliers et commerciaux qui étaient prévus se sont tout de même réalisés. On se retrouve ainsi, aujourd'hui, avec un développement soi-disant TOD dominé par la présence de la voiture puisqu'il n'y a aucune station de transport collectif lourd. Ironiquement, dans le questionnaire sur la collecte des besoins du secteur Chaudière déployé par la Ville lors de sa consultation en amont qui a eu lieu en juin 2020, on donnait le Faubourg Boisbriand comme exemple de TOD. Nous sommes donc particulièrement préoccupés par le fait que cet exemple puisse s'avérer être une source d'inspiration pour la Ville de Québec.

Vue aérienne du Faubourg Boisbriand



Le Faubourg Boisbriand est localisé au carrefour des autoroutes 15 et 640, sur la rive-nord de Montréal. Il n'y a aucune station de transport collectif lourd dans le secteur. Celui-ci est dominé par de grands espaces de stationnement.

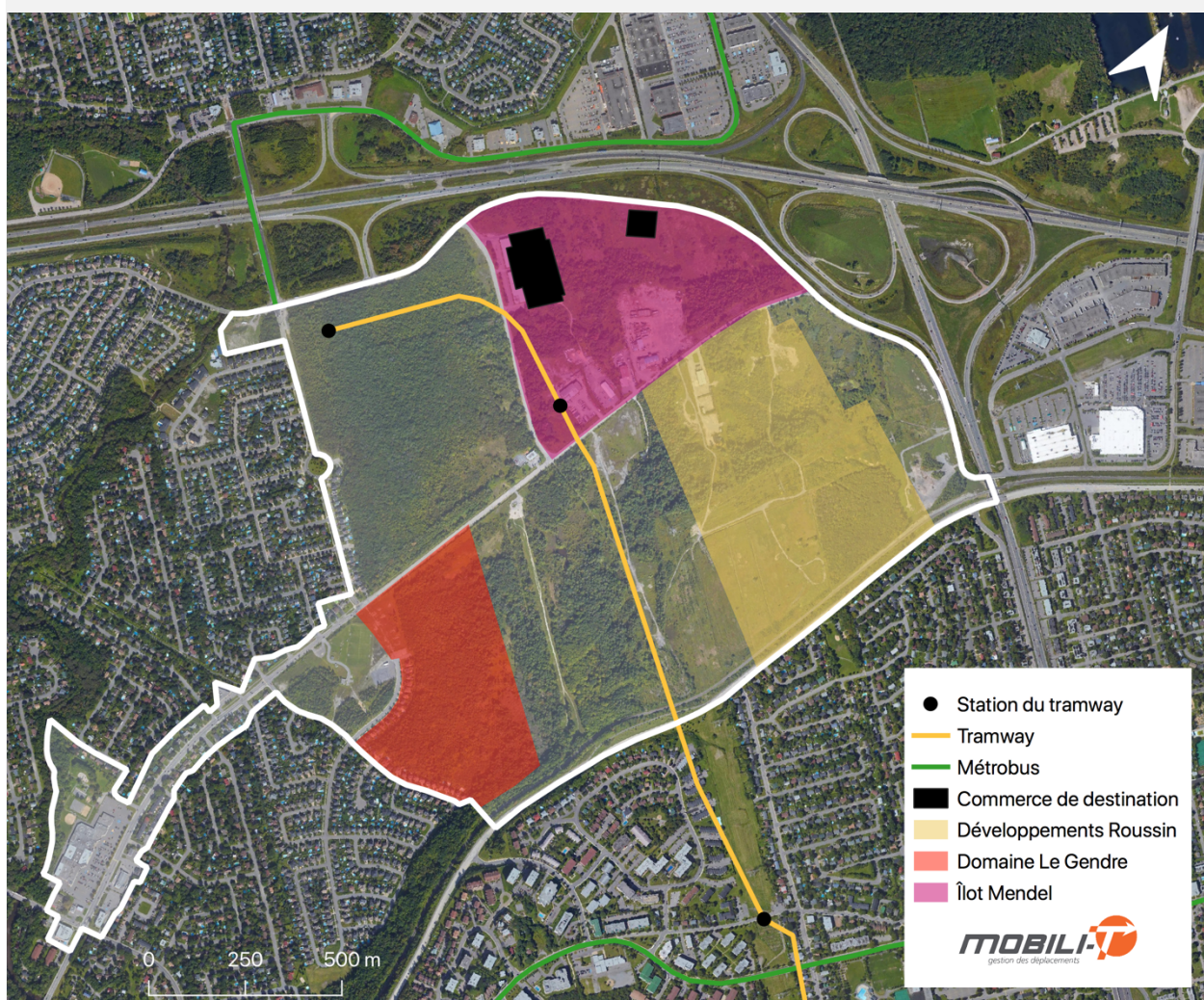
Source de l'image : Google Satellite, 2021.

Générateurs de déplacements

Le pôle Chaudière est un secteur en plein développement représentant une opportunité, pour la Ville de Québec, de répondre à des besoins grandissants induits par la croissance démographique que connaît sa population, d'autant plus que le passage du tramway en son

sein contribuera certainement à son attractivité. D'ailleurs, selon des informations rendues publiques en octobre 2020, à terme, ce secteur pourrait accueillir près de 4 210 résidences, ce qui représentera 35 % des nouvelles habitations qui seront construites d'ici l'horizon 2031 à Québec (Provencher, 2020). En plus de cette nouvelle offre résidentielle, la Ville souhaite l'installation de nouveaux commerces, d'entreprises du domaine des hautes technologies et d'une école. L'arrivée de ces nouvelles entreprises technologiques pourrait apporter, avec elle, près de 2 000 employées. Selon les propos tenus par le maire Régis Labeaume, il semblerait que plusieurs promoteurs aient déjà manifesté un fort intérêt pour investir sur ce territoire. D'ailleurs, certains d'entre eux ont déjà fait connaître publiquement leurs intentions (Néron, 2020).

Localisation de projets immobiliers annoncés publiquement



Des promoteurs se sont déjà portés acquéreurs de terrains dans le secteur afin d'y développer des projets, dont Roussin avec Développements Roussin, Groupe Dallaire avec le Domaine Le Gendre et Cominar avec l'Îlot Mendel, lieu où ont été implantés les détaillants IKEA et Décathlon.

Sources de la carte : Cominar, 2021, Développements Roussin, 2018, Google Satellite, 2021, Groupe Dallaire, 2021 et Ville de Québec, 2020. Réalisation : Mobili-T, 2021.

Parmi ceux-ci, l'on peut compter Développements Roussin, un consortium regroupant Les Immeubles Roussin et Les Immeubles Félix Roussin. Celui-ci a acquis 3,5 millions de pieds carrés de terrain localisés entre les boulevards Chaudière et du Versant-Nord, à proximité de l'actuel IKEA. Le consortium souhaite faire de cet espace un parc commercialo-industriel qui se veut répondre aux besoins actuels et futurs des résidentes et des entreprises de la région et qui combinera densité et mixité des usages. Ce dernier entrevoit plusieurs avantages à son projet immobilier, dont la présence de vastes espaces de stationnement, l'accès facilité au futur tramway et l'existence d'une piste cyclable à proximité (Développements Roussin Inc., 2018). Au final, le projet tel qu'imaginé actuellement pourrait représenter un investissement totalisant tout près de 100 millions de dollars (Leduc, 2018).

Concrétisation projetée du projet du consortium Développements Roussin



Le projet immobilier proposé par le consortium formé par deux entreprises appartenant à la famille Roussin se veut localisé à proximité de restaurants et de services, de même que d'un secteur résidentiel prisé en plein développement. Tel qu'illustré ci-haut, il comportera un vaste stationnement.

Source de l'image : Développements Roussin Inc., 2018.

Quant à lui, Groupe Dallaire a déjà entamé la construction d'un nouveau quartier résidentiel se voulant haut de gamme dans le secteur, soit le Domaine Le Gendre. Celui-ci, qui représente cinq millions de pieds carrés, est localisé au nord du parc de la Chaudière et il sera réalisé en trois phases, totalisant un investissement de plus de 100 millions de dollars. Près d'une dizaine de types d'habitations personnalisables pourront y être construits. Les acheteuses et les acheteurs auront l'opportunité de choisir entre un cottage, une maison plain-pied ou encore un jumelé (Perron, 2017). D'ailleurs, actuellement, ce sont 50 % des espaces qui sont disponibles au sein de la phase 1 du projet qui ont trouvé leur propriétaire.

Le promoteur entrevoit que le secteur dynamique qu'il est à construire saura attirer les employés à venir du pôle commercial-industriel voisin, d'autant plus que sa position excentrée lui confère, selon lui, l'avantage d'une accession plus rapide aux autoroutes (Groupe Dallaire, 2021; Perron, 2017).

Concrétisation projetée du projet de Groupe Dallaire



Le projet immobilier proposé par Groupe Dallaire avec le Domaine Le Gendre comportera une dizaine de types d'habitations pouvant être personnalisés. L'un d'entre eux, illustré ci-haut, est le cottage classe AA avec garage.

Source de l'image : Groupe Dallaire, 2021.

Pour sa part, Cominar est déjà connu pour son implication dans le développement du pôle Chaudière, celui-ci ayant été le porteur du projet commercial ayant permis l'installation des détaillants Décathlon et IKEA sur le territoire (IDU, 2020).

Le promoteur immobilier a diverses aspirations pour les nombreux mètres carrés de terrain qu'il possède au sein de ce secteur urbain. Effectivement, celui-ci prévoit, à l'horizon 2021, l'arrivée de près de trente commerces et de près d'une dizaine de restaurants au sein de l'Îlot Mendel. Il étudie aussi la potentialité d'inclure une offre résidentielle, pouvant totaliser près de 1 000 portes, ou encore des bureaux (Genois Gagnon, 2018 et 2019). Par ailleurs, au sein de son projet, Cominar prévoit le développement de 370 mètres linéaires de piste cyclable afin de le relier au boulevard de la Chaudière, la mise en place de tout près de 200 supports à vélo, l'aménagement d'abris couverts et l'installation de 20 bornes de recharge pour les véhicules électriques. À terme, le projet pourrait totaliser des investissements s'élevant à près de 300 millions de dollars (Genois Gagnon, 2018).

Concrétisation projetée du projet de Cominar



Le projet immobilier proposé par Cominar avec l'Îlot Mendel est un espace commercial qui, comme son nom l'indique, est localisé à la jonction de la rue Mendel, de l'avenue Blaise-Pascal et du boulevard de la Chaudière. Les principaux détaillants qu'il accueille actuellement sont Décathlon et IKEA.

Source de l'image : Cominar, 2021.

L'implantation de ces projets de développement immobilier qui permettra l'installation de nouvelles résidences et de nouvelles entreprises aura certainement pour effet de générer des déplacements dans le pôle Chaudière. Bien que certains promoteurs ayant des visées dans le secteur se soient impliqués avec la Ville dans son développement et qu'ils aient organisé leurs propres activités de participation publique, Mobili-T est préoccupé quant à la participation de ceux-ci à long terme, particulièrement sous l'angle du déplacement des personnes. Il serait dommage de voir l'auto solo dominer les parts modales de déplacement dans un secteur qui accueillera le tramway et où la vision consisterait notamment à « *Développer des infrastructures favorisant les modes de transport actifs et l'intermodalité* ». Pour s'assurer qu'une telle situation ne se produise pas, il est nécessaire que ces derniers s'impliquent dans la concrétisation de cette vision.

Il convient de mentionner que certains moments sont plus propices pour permettre aux gens de développer de nouvelles habitudes en matière de transport, dont le déménagement dans une nouvelle demeure ou encore dans de nouveaux bureaux (Mobili-T, 2019 : 58). Il s'agit donc d'une opportunité qui devrait être saisie dans le cas du pôle Chaudière, un secteur au sein duquel tout est à construire. D'ailleurs, l'implantation de mesures en gestion des déplacements permet un transfert de l'utilisation de l'auto solo vers un mode durable de l'ordre de 4 à 20 % pour les déplacements en période de pointe (Victoria Transport Policy Institute, 2019).

Il ne va donc pas sans dire que la gestion de la demande en transport est intimement liée au succès de l'implémentation de la vision qu'a la Ville pour ce pôle urbain où tout est possible.

Vue aérienne du projet de l'Îlot Mendel une fois concrétisé



Bien que des efforts aient été fournis par certains promoteurs pour mettre de l'avant des transports alternatifs à l'automobile, il n'en reste pas moins que les plans d'aménagement de ces projets laissent présager une dominance de ce moyen de transport, comme c'est le cas, ci-haut, avec l'Îlot Mendel proposé par Cominar.

Source de l'image : Cominar, 2021.

RECOMMANDATIONS

Afin d'assurer la réussite d'un quartier TOD dans le secteur Chaudière, il est important de rappeler l'importance des stratégies de réduction des stationnements au sein de la vision d'aménagement. Également, il est primordial d'inclure davantage les grands générateurs de déplacements dans les stratégies d'aménagement en portant une attention particulière, lors de la refonte réglementaire, à l'ajout de dispositions en gestion de la demande en transport à l'intention de ces grands acteurs économiques et immobiliers.

Stratégies de réduction des cases de stationnement

La vision préliminaire propose déjà des stratégies d'aménagement et de développement en regard à la gestion des stationnements tournée vers la mobilité durable. On propose de prévoir des exigences de stationnement adaptées au milieu de vie de type TOD en imposant un nombre de cases de stationnement minimal et maximal relativement bas en plus d'encourager la mobilité durable et l'utilisation du transport en commun.

Cette stratégie est essentielle à la réussite du quartier TOD, afin d'éviter de reproduire les exemples présentés précédemment.

Rappelons aussi que le IKEA, déjà dans le secteur, dispose d'un immense stationnement et qu'il représente une menace importante à la réussite d'un développement de type TOD à proximité. La Ville devra donc s'assurer de capitaliser davantage sur la proximité au tramway pour le développement du secteur, au risque de devoir être plus rigoureuse avec les grandes surfaces commerciales et les industries de haute technologie qui seront susceptibles d'aménager de grands stationnements. Un nombre de cases de stationnement maximal beaucoup plus strict que ce qui est normalement exigé ailleurs dans la ville pour ce type d'usages devra assurément être fixé lors de la refonte réglementation du secteur, pour éviter de favoriser l'utilisation de l'automobile au détriment du transport collectif.

Vue aérienne du secteur de la rue Pierre-Ardouin dans l'arrondissement des Rivières



Plusieurs industries de haute technologie ont récemment installé leurs bureaux au sein du secteur de la rue Pierre-Ardouin. Celui-ci étant peu desservi par le transport en commun, les industries y ont aménagé de vastes espaces de stationnement pour accommoder leurs employés et leur clientèle.

Source de l'image : Google Satellite, 2021.

Également, la Ville prévoit aménager des stationnements incitatifs aux abords du terminus Le Gendre. Bien que ceux-ci puissent sembler nécessaires pour capter une partie des 17 000 déplacements en pointe du matin qui proviennent des secteurs à l'ouest de l'agglomération de Québec et des MRC de Portneuf et de La Jacques-Cartier (Ville de Québec, 2020a), ils sont contradictoires avec les principes du TOD.

Bien plus souvent qu'autrement, ces stationnements incitatifs s'avèrent être mis au premier plan par rapport aux projets immobiliers. C'est ce dont témoignent plusieurs exemples d'aires TOD présentées précédemment, notamment dans la région métropolitaine de Montréal et aux abords du réseau BART de San Francisco. La Ville devra ainsi réévaluer l'insertion des stationnements incitatifs dans le secteur pour diminuer leur présence et éviter de compromettre le développement des aires TOD aux abords de la station Chaudière et du terminus Le Gendre.

À Montréal, plusieurs arrondissements ont décidé de moduler l'offre en stationnement en fonction de l'offre en transport en commun en se dotant d'une réglementation impliquant la réduction des stationnements dans un rayon défini à proximité d'une station de métro ou d'une gare de train de banlieue. À titre d'exemple, c'est 50 % de l'offre en stationnement qui doit être réduite dans un rayon de 400 mètres d'un accès au réseau de métro dans l'arrondissement d'Ahunstic-Cartierville (AECOM Transport, 2015). De manière générale, l'effet induit de cette réglementation ne s'applique qu'aux nouveaux projets. Dans le cas du secteur Chaudière où tout est à construire, ce type de réglementation aurait un impact majeur sur le paysage urbain de cette portion de l'arrondissement Sainte-Foy-Sillery-Cap-Rouge. La Ville de Québec pourrait également mettre en place ce type de réglementation dans d'autres arrondissements, en l'appliquant à l'ensemble des secteurs qui bordent le réseau de tramway.

Stratégies en gestion des déplacements pour les grands générateurs

La vision d'aménagement du pôle Chaudière aurait avantage à inclure des stratégies en gestion de la demande en transport à l'intention des acteurs économiques que la Ville de Québec souhaite attirer dans le secteur, qui généreront une quantité importante de déplacements. Par exemple, l'arrondissement Saint-Laurent, à Montréal, exige, depuis 2016, la réalisation d'un plan de gestion des déplacements (PGD) pour toute demande de permis de construction ou de certification d'autorisation concernant un projet institutionnel, commercial ou industriel qui génère plus de 100 cases de stationnement (Développement économique Saint-Laurent, 2017). Ces PGD ont pour objectif de dresser un portrait en termes de transport des individus et de développer des solutions concrètes, adaptées au contexte, qui favoriseront l'utilisation des modes de transport durables et qui augmenteront l'accessibilité du site. Un tel plan se décline 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.

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 infrastructures, ainsi que de ses programmes internes liés aux déplacements. Dans un deuxième temps, une étude est réalisée sur les habitudes de déplacement et sur les potentiels en matière de changement de comportement des employées, des étudiantes et/ou des clientes du générateur, par l'entremise d'un sondage.

Le plan d'action vient ensuite proposer une série de mesures très concrètes, pertinentes au contexte, à mettre en place pour bonifier les installations ainsi que les 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. L'étape de la mise en œuvre et du suivi vise à assurer la pérennité des mesures en réévaluant les besoins et les enjeux liés au transport dans le temps.

Étapes de réalisation d'un PGD

Phase 1 Diagnostic	Phase 2 Plan d'action	Phase 3 Mise en œuvre
▪ Analyse de l'offre en transport ▪ Sondage sur les habitudes de déplacement ▪ Analyse des programmes internes existants ▪ Bilan des points forts et des éléments à améliorer / à prévoir	▪ Élaboration des mesures ciblées en fonction du diagnostic ▪ Estimation des coûts ▪ Scénarios de transfert modal ▪ Élaboration d'indicateurs de suivi	▪ Mise en place des mesures ▪ Suivi des indicateurs (sondage de suivi) ▪ Rétroaction et ajustement

Les Centres de gestion des déplacements (CGD) sont mandatés par le MTQ afin d'offrir ce type de service aux entreprises et institutions et de les accompagner dans cette démarche. Les trois étapes de réalisation d'un PGD sont décrites à la figure ci-haut.

Réalisation du graphique : Mobili-T, 2021.

Selon la réglementation en question, ces plans doivent être mis à jour tous les trois ans. Tel que mentionné précédemment, des mesures en ce sens permettent d'envisager un transfert de l'utilisation de l'auto solo vers un mode durable de l'ordre de 4 à 20 % pour les déplacements en période de pointe (Victoria Transport Policy Institute, 2019).

Ces mesures seraient en cohérence avec les orientations visant à « Développer des infrastructures favorisant les modes de transport actifs et l'intermodalité » et à « Assurer l'accessibilité et la perméabilité du territoire ». La Ville de Québec pourrait ainsi, à la suite de l'adoption de sa vision pour le pôle Chaudière, mettre en place ce type de réglementation dans la portion touchée par le secteur en question de l'arrondissement Sainte-Foy–Sillery–Cap-Rouge.

Stratégies en gestion des déplacements pour les promoteurs

Les promoteurs immobiliers auront un rôle clé à jouer dans le succès du secteur Chaudière de par les importants investissements qu'ils y réaliseront. Or, comme il l'a été mentionné plus haut, les projets de développement commercialo-industriel et résidentiel qu'ils implanteront en ce territoire auront pour effet de générer de nombreux déplacements de personnes. Ceux-ci devraient donc agir en gestion de la demande en transport pour favoriser la mobilité durable en ce lieu de passage du futur tramway.

Afin de s'assurer que les promoteurs passent à l'action en ce sens, la Ville pourrait miser sur diverses stratégies à l'image de ce qui se fait dans d'autres municipalités canadiennes. Par exemple, les neuf municipalités qui composent la région de York dans le Grand Toronto exigent la production d'un plan de mobilité des transports lorsqu'un développement immobilier engendre le déplacement de 100 personnes ou plus. Une des composantes de ce dernier est relative à la gestion de la demande en transport, les autorités municipales exigeant des promoteurs l'identification détaillée des initiatives et des mesures qu'ils comptent mettre en place afin de s'assurer de la réduction des parts modales de l'auto solo dans le cadre de leur projet (York Region, 2016 : 5). La Ville de Vancouver, quant à elle, exige un plan de gestion de la demande en transport pour l'émission d'un permis pour les projets réalisés en son centre-ville ou encore pour ceux dont le site est d'une taille de 8 000 m² et plus ou qui comportent 45 000 m² de nouvel espace plancher. Au sein de ce plan, le promoteur doit notamment détailler les mesures qu'il compte mettre en place en termes de transport actif, de moyens de transport alternatifs, de gestion du stationnement ainsi que la façon selon laquelle ils comptent s'y prendre pour promouvoir ces différentes mesures (City of Vancouver, 2018 : 1-3).

De son côté, la Ville de Hamilton, en Ontario, a procédé à la création d'un outil adressé aux promoteurs afin de les accompagner dans l'insertion de mesures relatives à la gestion de la demande en transport au sein des projets de développement immobilier. Le guide qu'elle a produit à leur intention leur permet de réaliser un plan de gestion de la demande en transport complet qui se veut, entre autres, comprendre une explication des mesures à mettre en place, de même qu'un processus de suivi et d'évaluation de ces dernières (City of Hamilton, 2015).

Ce type de stratégie n'est pas étranger au *Plan de mobilité durable* de la Ville de Québec, qui fait état de la pertinence de reconnaître les promoteurs comme des acteurs de la mobilité durable, en leur recommandant d'inclure, en même temps que leur demande de permis, un plan de mobilité respectant les orientations du *Plan de mobilité durable* (Ville de Québec, 2020b).

Gestion de la demande en transport dans des projets de développement canadiens



Région de York



Vancouver



Hamilton

Les neuf municipalités composant la région de York dans le Grand Toronto, la Ville de Vancouver et la Ville de Hamilton ont intégré des notions de gestion de la demande en transport dans leurs pratiques quotidiennes relatives aux projets de développement.

Sources des photos : Ontario Construction Report, 2018, Daily Hive, 2020 et CBC, 2020.

Par ailleurs, des stratégies misant plus particulièrement sur les résidentes des projets de développement pourraient être envisagées par la Ville. À titre d'exemple, les neuf municipalités de la région de York ont mis en place le programme *MyTrip* qui consiste à donner l'opportunité aux ménages d'explorer les différentes options qui s'offrent à eux en termes de transport dans l'optique de les amener à considérer les transports alternatifs à l'auto solo en tant qu'alternative viable à long terme (York Region, 2017). Un projet du même type a été réalisé dans la région de Québec par l'équipe de Mobili-T sous le nom de *Forfait transport* où les promoteurs immobiliers avaient l'opportunité de faire l'achat d'un forfait pour leurs résidentes ou pour leurs acheteurs-euses qui comportait un an d'abonnement au Réseau de transport de la Capitale (RTC), un abonnement de base chez Communauto et un plan de déplacement personnalisé (Mobili-T, s.d.).

De plus, comme les projets actuellement imaginés par les promoteurs immobiliers pour le secteur Chaudière incluent une part de développement commercial, il pourrait être pertinent que la Ville fasse usage de stratégies qui visent plus précisément les locataires commerciaux de ces projets immobiliers. Le principe des baux verts, ces baux permettant d'inciter le propriétaire du bâtiment ainsi que ses locataires à procéder à l'adoption et au maintien de mesures qui soient respectueuses de l'environnement dans leurs pratiques, pourrait être mis à contribution (Oberle et Sloboda, 2006 : 32).

Parmi les particularités que peut comprendre ce type de bail en comparaison avec le bail commercial standard, l'on peut compter, tout dépendant du projet, des dispositions permettant une réduction de l'utilisation de l'automobile au profit de modes de transport alternatifs. À titre d'exemple, des dispositions ayant pour objet de favoriser l'utilisation du vélo pourraient y être incluses avec l'exigence qu'un certain nombre de douches, de supports à vélo et de casiers soit fourni. Également, dans la même perspective, un propriétaire d'immeuble souhaitant encourager l'utilisation d'autres moyens de transport pourrait indiquer les détails des programmes incitatifs qu'il souhaite mettre en place au sein du bail et des règlements qui lui sont attachés (Oberle et Sloboda, 2006 : 36).

L'autopartage, une mesure pouvant être mise de l'avant par les promoteurs



Dans le cadre de son projet Rouge Condominiums, à Montréal, le promoteur Devmont a établi un partenariat avec Communauto. Il paie l'abonnement à Communauto de ses clientes et l'entreprise d'autopartage s'occupe de fournir deux véhicules qui ont pour point d'attache le stationnement intérieur du bâtiment.

Source de l'image : Devmont, 2021.

Ce type de stratégie est largement utilisé en Australie, un pays considéré comme un chef de file en matière de baux verts. Les différentes agences gouvernementales y ont mis en place le *Green Lease Schedule* pour quand vient le temps de procéder à la location de locaux neufs ou en partie rénovés au sein d'immeubles. Ce dernier est un document standard existant sous huit formes différentes pour une meilleure adaptation aux divers types de bâtiment et à leurs usages. Celui-ci peut alors être mis en lien avec le bail commercial qui doit faire l'objet de négociations entre les parties impliquées (Bright, Hinnells, Langley et Woodford, 2008 : 546). Par ailleurs, une approche plus légère est adoptée au Royaume-Uni où divers outils ont été développés afin d'inciter à un changement des pratiques de gestion d'immeubles afin qu'elles soient significatives d'un point de vue environnemental (Bright et al., 2008 : 545-546).

Le Centre de recherche en milieu bâti, en collaboration avec d'autres organisations, a développé un guide de bonnes pratiques à cet égard pouvant être utilisé par les gestionnaires immobiliers publics et privés (CRIBE, 2007a et 2007b). Celui-ci définit la façon selon laquelle un bail peut être utilisé dans le but d'atteindre des objectifs ayant trait au développement durable à l'échelle d'un bâtiment en une multitude de contextes, il inclut des mesures pouvant être potentiellement appliquées et il liste un certain nombre d'aspects clés à considérer (Bright et al., 2008 : 545-546).

En bref, suite à l'adoption de sa vision pour le pôle Chaudière, la Ville de Québec pourrait officialiser son utilisation de ces stratégies en les enchâssant dans la réglementation de la section touchée par celle-ci de l'arrondissement Sainte-Foy–Sillery–Cap-Rouge.

CONCLUSION

Mobili-T salue les efforts de la Ville de Québec en regard à l'élaboration d'une vision pour le pôle Chaudière. Ses considérations pour la mobilité ainsi que les déplacements contribueront certainement à faire du développement de ce secteur urbain où tout est à construire un succès. Toutefois, notre organisme a tout de même un certain nombre de préoccupations concernant plus particulièrement les menaces à la réussite du quartier TOD et l'implication des générateurs de déplacements au sein de la concrétisation de la vision. Nous croyons sincèrement que des stratégies de réduction des cases de stationnement ainsi que des stratégies de gestion des déplacements ciblant les grands acteurs économiques et les promoteurs immobiliers pourraient pallier ces quelques lacunes. Notre équipe se tient à votre disposition, au besoin, pour toutes questions relatives à la gestion de la demande en transport.

BIBLIOGRAPHIE

- AECOM TRANSPORT (2015) *Élaboration de la politique de stationnement. Portrait, diagnostic et assistance à la rédaction de la politique. Rapport de diagnostic sur le stationnement.* Site consulté le 6 janvier 2021. <http://www1.journaldemontreal.com/2015/06/stationnement.pdf>
- BRIGHT, Susan, HINNELS, Mark, LANGLEY, Angela et WOODFORD, Lloyd (2008) The Greening of Commercial Leases. *Journal of Property Investment and Finance*, 26 (6) : 541-551.
- CENTRE FOR RESEARCH IN THE BUILT ENVIRONMENT (CRiBE) (2007a) *Incorporating Environmental Best Practice into Commercial Tenant Lease Agreements : Good Practice Guide – Part 1.* Site consulté le 6 janvier 2021. https://www.researchgate.net/publication/262794146_INCORPORATING_ENVIRONMENTAL_BEST_PRACTICE_INTO_COMMERCIAL_TENANT_LEASE_AGREEMENTS_GOOD_PRACTICE_GUIDE_-_PART_1C
- CENTRE FOR RESEARCH IN THE BUILT ENVIRONMENT (CRiBE) (2007b) *Incorporating Environmental Best Practice into Commercial Tenant Lease Agreements : Good Practice Guide – Part 2.* Site consulté le 6 janvier 2021. https://www.researchgate.net/publication/262794351_Incorporating_Environmental_Best_Practice_into_Commercial_Tenant_Lease_Agreements_Part_2
- CERVERO, Robert, FERRELL, Christopher et MURPHY, Steven (2002) *Transit-Oriented Development and Joint Development in the United States : A Literature Review.* Site consulté le 6 janvier 2021. http://onlinepubs.trb.org/onlinepubs/tcrp/tcrp_rrd_52.pdf
- CITY OF HAMILTON (2015) *TDM for Development.* Site consulté le 16 novembre 2020. <https://www.hamilton.ca/sites/default/files/media/browser/2015-06-05/tdm-guidelines.pdf>
- CITY OF VANCOUVER (2018) *Planning By-law Administration Bulletins. Transportation Demand Management for Developments in Vancouver.* Site consulté le 16 novembre 2020. <https://vancouver.ca/files/cov/transportation-demand-management-for-developments-in-vancouver.pdf>
- COMMUNAUTÉ MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL (CMM) (2021) *Projets novateurs TOD.* Site consulté le 6 janvier 2021. <https://cmm.qc.ca/projets/projets-novateurs-tod/>
- DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE SAINT-LAURENT (2017) *Transport : la réglementation sur les PGD.* Site consulté le 6 janvier 2021. <https://www.destl.ca/blog/transport-la-reglementation-sur-les-pgd>
- DÉVELOPPEMENTS ROUSSIN INC. (2018) *Nouveau développement. Secteur IKEA, Québec.* Site consulté le 6 janvier 2021. <https://developpementsroussin.com/>
- FORTIER, Marco (2013) *Où est la ville promise?* Site consulté le 6 janvier 2021. <https://www.ledevoir.com/societe/383866/ou-est-la-ville-promise>

- GENOIS GAGNON, Jean-Michel (2018) *Cominar veut une rue piétonne à l'Îlot Mendel*. Site consulté le 6 janvier 2021. <https://www.lesoleil.com/affaires/cominar-veut-une-rue-pietonne-a-lilot-mendel-11c7a6ebf759767c1d5e926acd287d2c>
- GENOIS GAGNON, Jean-Michel (2019) *10 000 résidences près de sites commerciaux. Cominar souhaite investir dans des unités résidentielles à proximité de 10 places commerciales au Québec*. Site consulté le 6 janvier 2021. <https://www.journaldequebec.com/2019/10/04/10000-residences-pres-de-sites-commerciaux>
- GROUPE DALLAIRE (2021) *Nouveau quartier résidentiel haut de gamme à Cap-Rouge*. Site consulté le 6 janvier 2021. <https://www.domainelegendre.ca/index.php>
- INSTITUT DE DÉVELOPPEMENT URBAIN (IDU) (2020) *La série des maires – M. Régis Labeaume et la Ville de Québec*. Site consulté le 6 janvier 2021. <https://vimeo.com/490916870>
- LEDUC, Gilbert (2018) *La famille Roussin caresse un projet de 100 millions \$ à deux pas du IKEA*. Site consulté le 6 janvier 2020. <https://www.lesoleil.com/affaires/la-famille-roussin-caresse-un-projet-de-100-millions-a-deux-pas-du-ikea-b4aa78cad4b89c498ba577767e5fab24>
- MOBILI-T (2019) *Pour une mobilité durable sur le territoire de la Communauté métropolitaine de Québec. Guide de bonnes pratiques à l'intention des générateurs de déplacements*. Site consulté le 6 janvier 2021. <https://mobili-t.com/guide-bonnes-pratiques/>
- MOBILI-T (s.d.) *Qu'est-ce que le forfait transport?* Site consulté le 6 janvier 2021. <https://forfaittransport.com/>
- NÉRON, Jean-François (2020) *Le tramway au cœur du développement de l'ouest de Québec*. Site consulté le 6 janvier 2021. <https://www.lesoleil.com/actualite/la-capitale/le-tramway-au-coeur-du-developpement-de-louest-de-quebec-35831f9e67e99c8bb46a39bf4be6b39e>
- OBERLE, Katherine et SLOBODA, Monica (2006) The Importance of 'Greening' Your Commercial Lease. *Real Estate Issues*, 35 (1) : 32-41.
- PERRON, Alexandra (2017) *Un quartier résidentiel voisin d'IKEA*. Site consulté le 6 janvier 2021. <https://www.lesoleil.com/maison/un-quartier-residentiel-voisin-dikea-db7c94b265196762d22985e907210e60>
- PROVENCHER, Normand (2020) *Projet Chaudière : une réponse aux besoins accrus de logements*. Site consulté le 6 janvier 2021. <https://www.lesoleil.com/actualite/la-capitale/projet-chaudiere-une-reponse-aux-besoins-accrus-de-logements-231623d68b32b8da4153deb2e2bf27d3>
- VICTORIA TRANSPORT POLICY INSTITUTE (2019) *Commute Trip Reduction (CTR). Programs That Encourage Employees to Use Efficient Commute Options*. Site consulté le 6 janvier 2021. <https://www.vtpi.org/tdm/tdm9.htm>

VILLE DE QUÉBEC (2020a) *Analyse du rapport du BAPE*. Site consulté le 6 janvier 2021. <https://reseaustructurant.info/docs/bape/Analyse-rapport-BAPE.pdf>

VILLE DE QUÉBEC (2020b) *Plan de mobilité durable. Pour vivre et se déplacer autrement*. Site consulté le 16 novembre 2020. <https://www.ville.quebec.qc.ca/apropos/planification-orientations/transport/docs/PlanMobiliteDurable.pdf>

VIVRE EN VILLE (s.d.) *Transit-Oriented Development (TOD)*. Site consulté le 6 janvier 2021. <http://collectivitesviables.org/articles/transit-oriented-development-tod.aspx>

YORK REGION (2016) *Transportation Mobility Plan Guidelines for Development Applications*. Site consulté le 16 novembre 2020. https://www.york.ca/wps/wcm/connect/yorkpublic/71d2f725-b82e-4c96-b181-132ff43f1fda/16214_Mobility_Plan_Guidelines_Accessible.pdf?MOD=AJPERES&CVID=mul36i8

YORK REGION (2017) *Transportation Demand Management (TDM) Program for New Developments in York Region. MyTrip Travel Planning Pilot Program – Final Report*. Site consulté le 16 novembre 2020. <https://www.york.ca/wps/wcm/connect/yorkpublic/2ff783e7-5b4b-49f6-82e5-91c87c57c728/MyTrip+Final+Report+-+Exec+Summary+ODA.pdf?MOD=AJPERES>