

Une gestion des déplacements améliorée pour le Pôle Wilfrid-Hamel–Laurentienne

Mémoire présenté à la

Ville de Québec dans le cadre de la démarche consultative sur la version préliminaire de la Vision d'aménagement du pôle urbain Wilfrid-Hamel–Laurentienne

26 novembre 2020



Produit par



Rédaction et révision

Alexandra Leblanc – Chargée de projets

Mathieu Hallé – Chargé de projets

TABLE DES MATIÈRES

Présentation de Mobili-T	1
Appui à la vision globale	1
Préoccupations à l'égard de la mobilité et des déplacements	3
Générateurs de déplacements.....	3
Gestion des stationnements.....	5
Troisième lien à surveiller	6
Recommandations	7
Stratégies de gestion des déplacements pour les grands acteurs économiques et institutionnels.....	7
Stratégies de gestion des déplacements pour les promoteurs immobiliers.....	9
Stratégies de gestion des déplacements pour les organisateurs d'événements.....	11
Stratégies de réduction des cases de stationnement	12
Stratégies de collaboration avec le MTQ	13
Conclusion	14
Bibliographie	15

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.

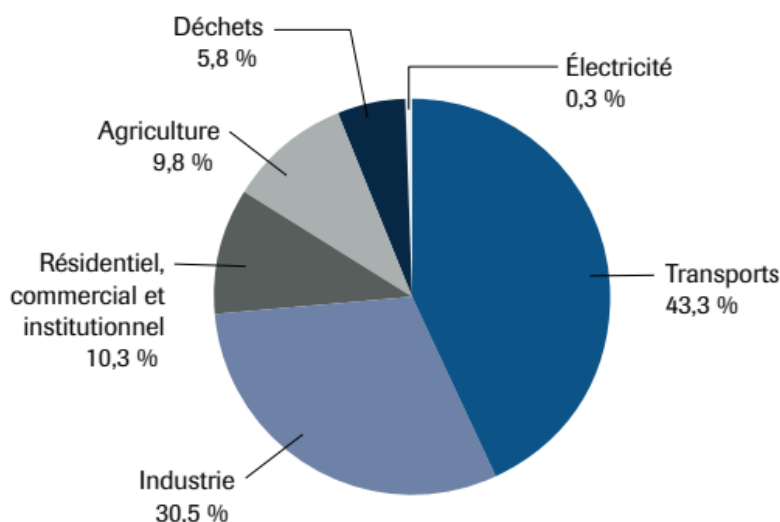
APPUI À LA VISION GLOBALE

Mobili-T se réjouit sincèrement de l'intérêt de la Ville de Québec en regard à l'élaboration d'une vision d'aménagement pour le pôle urbain Wilfrid-Hamel-Laurentienne. Les consultations qui ont été effectuées en amont ont porté fruit et se reflètent dans la vision préliminaire présentée par la Ville. C'est un secteur névralgique pour la Capitale-Nationale qui est stratégiquement localisé à proximité du centre-ville de Québec. Il est pourtant actuellement très peu dense, et conçu principalement à l'échelle de l'automobile, à l'image du siècle précédent.

La vision proposée pour le secteur, notamment avec ses stratégies d'aménagement en lien avec la mobilité et les déplacements, permettra de le faire entrer dans une ère moderne. C'est un secteur où la mobilité gagne à être repensée, tant au niveau local, pour le bien collectif de ses résidentes, qu'à l'échelle métropolitaine, en raison de ses nombreux générateurs de déplacements qui amènent des visiteurs-euses en provenance des quatre coins de la région. Une bonification de l'offre en transport collectif et actif expose ainsi une grande opportunité pour repenser et optimiser les déplacements dans le secteur pour favoriser les changements de comportement de ses résidentes et de ses visiteurs-euses vers une mobilité plus 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, à lui seul, responsable de 43,3 % des émissions de GES au Québec et que la voiture en solo est le mode de transport le plus utilisé par les Québécoises, celui-ci étant choisi annuellement par près de 75 % de ces individus (MELCC, 2019 : 8; SOM, 2018 : 11).

Répartition des émissions de GES au Québec, par secteur d'activité (2017)



Les émissions de GES générées par ces habitudes de déplacement sont bien documentées : l'utilisation d'une voiture avec un seul occupant à bord génère en moyenne 0,21 kg CO₂ éq., contre 0,06 kg CO₂ éq. pour le transport en commun et un bilan presque nul pour les modes de transport actifs (FAQDD, 2020).

Source du graphique : MELCC, 2019, p. 8.

Il apparaît alors évident qu'il est tout à fait pertinent d'accroître l'offre et la demande pour les transports viables dans les visions d'aménagement sur le territoire dans l'objectif 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 À L'ÉGARD DE LA MOBILITÉ ET DES 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 aux stratégies d'aménagement liées à la mobilité et aux déplacements. Tel que mentionné précédemment, le secteur comporte de grands générateurs de déplacements qui amènent des visiteurs-euses en provenance des quatre coins de la région. Les stratégies de mobilité visent toutes à accroître et à améliorer l'offre en transport collectif et actif, de concert avec le déploiement du réseau structurant de transport en commun (RSTC) de Québec.

Bien que nous voyions cette bonification d'un œil positif, nous sommes d'avis qu'il est primordial de mettre aussi en place des stratégies en gestion de la demande pour s'arrimer aux nouveaux aménagements et à la nouvelle offre de mobilité que proposent les stratégies. À cet effet, les générateurs de déplacements doivent davantage être considérés dans la vision. Également, des stratégies de réduction des espaces de stationnement devraient être mises en place afin d'être cohérentes avec les stratégies favorisant les modes de déplacements collectifs et actifs. Finalement, nous croyons aussi que la vision devrait davantage prendre en considération l'arrivée potentielle d'un troisième lien Québec-Lévis dans le secteur, dont l'impact sur les flux de déplacements sera considérable.

Générateurs de déplacements

Le pôle Wilfrid-Hamel-Laurentienne est marqué par la présence de plusieurs générateurs de déplacements. Plusieurs d'entre eux sont déjà installés sur le territoire, dont l'Institut de réadaptation en déficience physique de Québec (IRD PQ), le centre commercial Fleur de Lys, le site d'ExpoCité, avec notamment le Centre de foires, le Centre Vidéotron et le Grand Marché de Québec, pour ne nommer que ceux-là. Ils génèrent, à eux seuls, une quantité appréciable de déplacements, notamment si l'on considère les déplacements pendulaires des 1 400 employé-es associées à l'IRD PQ ou encore les deux millions de personnes qui fréquentent, sur une base annuelle, le site d'ExpoCité (IRD PQ, 2020; Ville de Québec, 2020a).

Par ailleurs, certains détails fournis lors de la conférence de presse du 15 octobre 2020 laissent entrevoir l'installation d'autres générateurs de déplacements en ces lieux. À cet égard, l'on peut penser à l'Université du Québec à Trois-Rivières (UQTR), qui prendra place au sein de l'ancien Sears dès le printemps prochain et qui amènera, avec elle, 800 étudiantes, ainsi qu'au projet immobilier de Fleur de Lys qui pourra contribuer à amener tout près de 5 000 résidentes de plus dans le secteur en plus d'y revamper l'offre commerciale (Bourque, 2020; Ville de Québec, 2020b).

Générateurs de déplacements actuels



Les générateurs de déplacements actuels ont été représentés de façon cartographique ci-haut. L'on peut constater qu'ils sont concentrés dans les zones identifiées par la Ville de Québec comme le pôle événementiel et le pôle régional Wilfrid-Hamel / Laurentienne.

Source de la carte : Google Satellite, 2020. Réalisation : Mobili-T, 2020.

Bien que certains générateurs de déplacements du secteur se soient impliqués au sein des activités de participation publique organisées par la Ville concernant le pôle urbain Wilfrid-Hamel-Laurentienne, Mobili-T est préoccupé quant à la participation de ces générateurs 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 où la vision consisterait notamment à « *Accroître l'accessibilité du territoire en soutenant la mise en œuvre du réseau structurant de transport en commun et [à favoriser] les déplacements actifs* ». Il ne va pas sans dire que les générateurs de déplacements sont en grande partie responsables des problèmes de congestion routière. Pour assurer un transfert modal, il est nécessaire que ces derniers s'impliquent dans la concrétisation de cette mission et qu'ils entreprennent une démarche en ce sens.

Circulation automobile sur le boulevard Wilfrid-Hamel



L'image ci-haut représente le boulevard Wilfrid-Hamel en partance de l'autoroute Laurentienne. Nombreux sont les véhicules qui s'y agglutinent sur une base quotidienne. À cette hauteur, celui-ci est particulièrement large, comportant une multitude de voies de circulation, rendant ainsi le cheminement piétonnier plus ardu.

Source de la photo : Mobili-T, 2020.

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 déplacements (Victoria Transport Policy Institute, 2019). La gestion de la demande en transport est donc intimement liée au succès de l'implémentation de la vision qu'a la Ville pour ce pôle urbain.

Gestion des stationnements

Nul besoin de démontrer que le secteur regorge actuellement d'un nombre excessif d'espaces de stationnement. Il ne suffit que de visualiser une vue aérienne pour constater que l'offre y est abondante. Il devient ainsi difficile d'assurer un transfert modal vers d'autres modes alternatifs à l'automobile, bien que ces alternatives soient bien développées, lorsque l'offre de stationnement y est aussi importante, et surtout, majoritairement gratuite.

La vision devrait ainsi inclure davantage de stratégies de réduction des stationnements, afin d'être en cohérence avec les stratégies déployées en faveur des transports actifs et collectifs.

Vue aérienne du secteur



Les individus fréquentant le pôle urbain Wilfrid-Hamel–Laurentienne disposent d’une multitude d’opportunités pour y garer leur véhicule. La vue aérienne ci-haut permet d’ailleurs de constater une mare de stationnement entourant le site d’ExpoCité et le centre commercial Fleur de Lys.

Source de la photo : Google Satellite, 2020.

Troisième lien à surveiller

Le MTQ a récemment modifié le tracé à l’étude de son projet de troisième lien routier entre Québec et Lévis, en reliant les deux centres-villes, plutôt que de passer plus à l’est, près de l’Île d’Orléans. Cette décision vise à permettre, entre autres, d’y favoriser le déploiement du transport collectif. Il n’en demeure pas moins que des voies routières sont encore à l’étude (MTQ, 2020a). Qu’il soit dédié aux voitures ou au transport en commun, en partie ou en entier, l’arrivée potentielle d’un troisième lien Québec-Lévis dans le secteur augmentera les flux de déplacements de façon importante. Celui-ci peut représenter, à la fois, une opportunité et une menace pour le projet de vision. En effet, la sortie d’un nouvel axe de transport collectif lourd dans le secteur serait bénéfique pour les nombreux générateurs de déplacements qui seraient mieux connectés au futur tramway et à ses composantes (métrobus, bus, eXpress) et avec la rive-sud et son réseau (Société de transport de Lévis).

Cependant, il est certain qu’une possible sortie de tunnel autoroutier représente une menace grave pour le secteur, en favorisant davantage les déplacements en automobile, autant à l’échelle métropolitaine que locale, et en scindant davantage les quartiers. La Ville devrait ainsi s’arrimer davantage avec le MTQ pour s’assurer que les stratégies de sa vision du pôle Wilfrid-Hamel–Laurentienne soient considérées dans l’élaboration d’un éventuel projet de troisième lien.

Tracé central du troisième lien Québec-Lévis à l'étude



Le tracé central du troisième lien Québec-Lévis présentement à l'étude par le MTQ est représenté d'un point de vue graphique à l'image ci-dessus. Celui-ci prévoit la connexion des villes de Québec et de Lévis via leur centre-ville respectif.

Source de la représentation graphique : MTQ, 2020b.

RECOMMANDATIONS

Pour s'assurer que les grands générateurs de déplacements soient inclus davantage dans les stratégies d'aménagement du secteur, une attention particulière pourrait être portée lors de la refonte réglementaire afin d'y ajouter des dispositions touchant la gestion de la demande en transport pour les grands générateurs économiques, institutionnels, immobiliers ainsi qu'événementiels. Des stratégies de réduction des stationnements, encore une fois, lors de la refonte réglementaire, pourraient aussi être mises en place. Finalement, la Ville de Québec devra s'assurer de collaborer davantage avec le MTQ pour faire connaître ses intentions face à l'insertion d'un éventuel projet de troisième lien.

Stratégies de gestion des déplacements pour les grands acteurs économiques et institutionnels

La vision d'aménagement du pôle Wilfrid-Hamel-Laurentienne aurait avantage à inclure des stratégies en gestion de la demande en transport à l'intention des acteurs économiques et institutionnels du secteur, qui génèrent une quantité importante de déplacements.

À titre d'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 transports 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.

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 déplacements - 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, 2020.

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 déplacements et sur les potentiels en matière de changement de comportement des employées, étudiantes et/ou 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 mise en œuvre et de suivi vise à assurer la pérennité des mesures en réévaluant les besoins et les enjeux liés au transport dans le temps. 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 améliorer l'offre de mobilité durable sur le territoire, par le déploiement du RSTC et l'ajout de liens piétons et cyclables. La Ville de Québec pourrait ainsi, à la suite de l'adoption de sa vision pour le pôle Wilfrid-Hamel-Laurentienne, mettre en place ce type de réglementation dans les portions touchées par le secteur en question des arrondissements La Cité-Limoilou et des Rivières.

Stratégies de gestion des déplacements pour les promoteurs immobiliers

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. Afin de s'assurer que ces derniers 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 transports alternatifs, de gestion du stationnement ainsi que la façon selon laquelle il compte 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 pour les 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).

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.

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, 2020c).

Par ailleurs, des stratégies misant plus particulièrement sur les résidentes des projets de développement immobilier 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 certificat-cadeau de 40 \$ chez Communauto et un plan de déplacement personnalisé (Mobili-T, 2019).

En bref, suite à l'adoption de sa vision pour le pôle Wilfrid-Hamel-Laurentienne, la Ville de Québec pourrait officialiser son utilisation de ces stratégies en les enchâssant dans la réglementation des sections touchées par celles-ci des arrondissements La Cité-Limoilou et des Rivières.

Stratégies de gestion des déplacements pour les organisateurs-trices d'événements

Comme le révèle l'Enquête Origine-Destination de 2017 réalisée par le MTQ, les Québécoises ont l'habitude d'utiliser l'auto solo pour leurs déplacements de loisirs, un type de déplacement ayant augmenté de 24,1 % entre 2011 et 2017 (MTQ, 2019). Cette pratique a ses effets en contexte événementiel, si l'on considère les articles traitant de problèmes de stationnement ou de congestion liés à la tenue d'événements paraissant chaque année dans les quotidiens québécois, particulièrement lorsque l'on considère la tenue d'événements d'envergure. Les organisateurs-trices de grands événements devraient ainsi poser des actions en gestion de la demande en transport dans le but de favoriser la mobilité durable.

Pour s'assurer de leur réelle implication en la matière, la Ville de Québec pourrait user de différents stratagèmes en la matière à l'image de ce qui se fait en d'autres territoires. À titre d'exemple, la Ville de Calgary exige aux organisateurs-trices d'événements spéciaux ayant lieu dans les parcs de lui fournir un document décrivant avec précision les mesures qui seront mises en place dans une perspective de réduction de la pression sur les stationnements et de la congestion routière, et ce, avant de se voir accorder un permis. De plus, dans son guide comportant ses grandes lignes à l'égard des événements spéciaux, elle va même jusqu'à identifier certaines solutions en la matière, en mentionnant, entre autres, que le vélo peut être une solution intéressante et que la Ville peut même fournir des supports à vélo (City of Calgary, 2006).

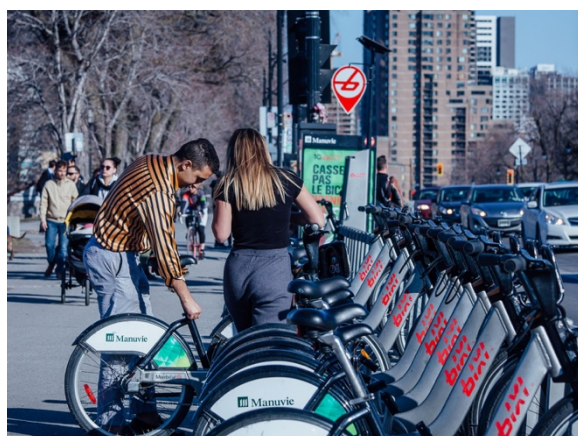
De son côté, en lien avec son *Plan de développement durable*, la Ville de Montréal a choisi de se doter de pratiques en matière de gestion responsable d'événements certifiées par le Bureau de la normalisation du Québec (BNQ) (Ville de Montréal, 2020a). Elle a donc préparé un aide-mémoire à l'intention des organisateurs-trices d'événements pour les aider dans l'organisation d'événements écoresponsables, qui traite de différents éléments à ne pas oublier. Cette dernière va même jusqu'à identifier des mesures à mettre en place pour inciter les participantes à opter pour un moyen de transport durable et pour réduire l'impact sur l'environnement des transports dans le cadre de l'organisation de l'événement (Ville de Montréal, 2020b).

Bien que la Ville de Québec attache une certaine importance aux mesures de développement durable dans le cadre de l'organisation de grands événements, celle-ci exigeant aux organisateurs-trices d'événements d'identifier les mesures qui seront mises en œuvre dans le cadre de leur événement au sein du formulaire devant être rempli pour obtenir l'autorisation de le tenir, elle pourrait aller plus loin en termes de transport (Ville de Québec, 2020d). Actuellement, les mesures en transport sont des mesures parmi tant d'autres. Il pourrait être pertinent de leur accorder davantage d'importance et d'exiger un plan détaillé avant même l'émission du permis, particulièrement dans le secteur Wilfrid-Hamel-Laurentienne où l'on retrouve un nombre considérable d'événements.

Incitation aux transports alternatifs dans l'organisation de grands événements



Ville de Calgary



Ville de Montréal

Les Villes de Calgary et de Montréal ont toutes deux fait un bout de chemin dans une perspective d'inciter les organisateurs-trices de grands événements à mettre en place des mesures favorisant l'utilisation des moyens de transport alternatifs à l'auto solo.

Sources des photos : *The Gauntlet*, 2020 et *Le Devoir*, 2019.

Stratégies de réduction des cases de stationnement

Des stratégies de réduction du nombre de cases de stationnement pourraient être mises de l'avant dans la vision d'aménagement. En effet, afin d'être cohérent avec les stratégies visant à accroître l'offre de mobilité durable, il faut travailler à réduire le nombre de cases de stationnement pour inciter davantage un transfert modal. Cette réduction des espaces de stationnement aura aussi pour effet de diminuer les îlots de chaleur, une problématique qui est importante dans le secteur. Dans ses règlements sur l'urbanisme, les arrondissements de La Cité-Limoilou et des Rivières comportent déjà des dispositions particulières quant au nombre de cases de stationnement, avec un nombre minimal de cases à aménager et, pour certains secteurs, avec un nombre maximal (Ville de Québec, 2020e). Ces seuils minimaux et maximaux sont généralement déterminés selon un ratio de la superficie de plancher du bâtiment principal de l'usage dont il est question, afin de s'adapter aux différents contextes. Lors des refontes réglementaires qui suivront l'adoption de la vision d'aménagement, ces seuils pourraient être revus à la baisse, à la fois pour les usages commerciaux, institutionnels et résidentiels. À Montréal, plusieurs arrondissements centraux exigent aussi un nombre minimal et maximal de cases de stationnement, selon des ratios de superficie de plancher (AECOM Transport, 2015).

Dans l'arrondissement de Rosemont–La Petite-Patrie, par exemple, pour un projet à usage commercial d'une superficie de 10 000 m², la réglementation sur le stationnement exige au minimum entre 50 et 133 cases et au maximum entre 133 et 333 cases (*ibid.*). À titre comparatif, pour le même projet, mais cette fois-ci dans l'arrondissement des Rivières, dans le secteur de Fleur de Lys (axe structurant B), la réglementation exige un minimum de 333 et un maximum de 500 cases de stationnement (Ville de Québec, 2020e). Encore plus drastique, l'arrondissement du Plateau-Mont-Royal, à Montréal, n'exige pas de ratio minimal d'espaces de stationnement et il prévoit des ratios maximaux encore plus strictes (AECOM Transport, 2015). Bien que les contextes urbains soient différents, il n'en demeure pas moins que certaines portions de l'arrondissement Rosemont–La Petite-Patrie, notamment le Nouveau-Rosemont, s'apparentent au secteur de Vanier à Québec. Or, les ratios minimaux et maximaux y sont beaucoup plus faibles qu'à Vanier.

Vue du stationnement du centre commercial Fleur de Lys



L'image ci-haut représente le stationnement du centre commercial Fleur de Lys vu de la rue Soumande. Ce dernier comporte une quantité importante d'espaces de stationnement. L'absence de végétation en son sein contribue à en faire un important îlot de chaleur.

Source de la photo : Google Maps, 2020.

Stratégies de collaboration avec le MTQ

La Ville de Québec travaille depuis plusieurs années à l'élaboration d'une vision pour le pôle Wilfrid-Hamel–Laurentienne. Il serait dommage que ce travail acharné ne soit terni par le MTQ. Depuis le début de la démarche, la Ville collabore avec la population et les organismes du milieu pour enrichir sa réflexion sur le secteur et nous tenons à saluer cet engagement à nouveau.

Les intérêts des différentes parties prenantes du projet de vision doivent être clairement communiqués au MTQ. Ainsi, la Ville doit mettre en œuvre des stratégies pour s'assurer de faire connaître ses intentions pour le futur du secteur, notamment la conversion de l'autoroute Laurentienne en boulevard urbain. Rappelons que la décision de cette conversion est le fruit d'une réflexion commune entre la Ville et les acteurs du milieu et qu'elle se justifie par la nécessité d'offrir une meilleure accessibilité entre les quartiers scindés par cette barrière physique, tout en réduisant la dépendance à l'automobile, un impératif dans un contexte de changements climatiques.

CONCLUSION

Mobili-T salue les efforts de la Ville de Québec en regard à l'élaboration d'une vision pour le pôle urbain Wilfrid-Hamel-Laurentienne. Ses considérations pour la mobilité ainsi que les déplacements contribueront certainement à faire entrer le secteur dans une ère moderne. Toutefois, notre organisme a tout de même un certain nombre de préoccupations concernant plus particulièrement la prise en considération des générateurs de déplacements au sein de la vision, les espaces de stationnement ainsi que l'arrivée potentielle d'un troisième lien Québec-Lévis dans le secteur. Nous croyons sincèrement que des stratégies de gestion des déplacements ciblant les grands acteurs économiques et institutionnels, les promoteurs immobiliers et les organisateurs-trices de grands événements, des stratégies de réduction des cases de stationnement ainsi que la collaboration avec le MTQ 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. Portait, diagnostic et assistance à la rédaction de la politique. Rapport de diagnostic sur le stationnement.* Site consulté le 16 novembre 2020. <http://www1.journaldemontreal.com/2015/06/stationnement.pdf>
- BOURQUE, François (2020) *L'Université du Québec à Trois-Rivières déménage 800 étudiants à Fleur-de-Lys.* Site consulté le 16 novembre 2020. <https://www.lenouvelliste.ca/actualites/luniversite-du-quebec-a-trois-rivieres-demenage-800-etudiants-a-fleur-de-lys-33c13e68acdd3d24d60666cfb2f5a2e0>
- CITY OF CALGARY (2006) *Special Events Guidelines.* Site consulté le 16 novembre 2020. <https://www.calgary.ca/content/dam/www/csps/recreation/documents/festival-planning/special-events-guidelines.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>
- DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE SAINT-LAURENT (2017) *Transport : la réglementation sur les PGD.* Site consulté le 16 novembre 2020. <https://www.destl.ca/blog/transport-la-reglementation-sur-les-pgd>
- FONDS D'ACTION QUÉBÉCOIS POUR LE DÉVELOPPEMENT DURABLE (FAQDD) (2020) *Calculateur d'émissions de gaz à effet de serre (GES).* Site consulté le 23 novembre 2020. http://www.faqdd.qc.ca/public/Calculateur_GES_FAQDD_-_avril_2020.xls
- INSTITUT DE RÉADAPTATION EN DÉFICIENCE PHYSIQUE DE QUÉBEC (IRD PQ) (2020) *Services.* Site consulté le 16 novembre 2020. <https://www.irdpq.qc.ca/accessibilite/propos-de-nous/lirdpq-en-bref/nos-services>
- MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT ET DE LA LUTTE CONTRE LES CHANGEMENTS CLIMATIQUES (MELCC) (2019) *Inventaire québécois des émissions de gaz à effet de serre en 2017 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.*
- MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC (MTQ) (2019) *Enquête Origine-Destination 2017. La mobilité des personnes dans la région de Québec-Lévis. Volet Enquête-ménages. Faits saillants.* Site consulté le 16 novembre 2020. https://www.transports.gouv.qc.ca/fr/ministere/Planification-transport/enquetes-origine-destination/quebec/2017/Documents/EOD17_faits_saillants_VF.pdf

- MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC (MTQ) (2020a) *Études et recherches relatives à un nouveau lien entre Lévis et Québec*. Site consulté le 16 novembre 2020. <https://www.transports.gouv.qc.ca/fr/ministere/acces-information-renseignements-personnels/documents-reglement-diffusion/etudes-rapports/etudes-recherches-relatives/Pages/etude-recherches-relatives.aspx>
- MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC (MTQ) (2020b) *Étude d'un tracé central*. Site consulté le 16 novembre 2020. <https://www.transports.gouv.qc.ca/fr/projets-infrastructures/reseau-routier/projets-routiers/capitale-nationale/implantation-lien-quebec-levis/Documents/Carte-trace-central.pdf>
- MOBILI-T (2019) *Forfait transport. Promoteurs*. Site consulté le 16 novembre 2020. <https://forfaittransport.com/>
- SOM (2018) *Sondage portant sur les habitudes et l'expérience de mobilité des citoyens du Québec*. Québec, rapport présenté au Ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports.
- VICTORIA TRANSPORT POLICY INSTITUTE (2019) *Commute Trip Reduction (CTR). Programs That Encourage Employees to Use Efficient Commute Options*. Site consulté le 16 novembre 2020. <https://www.vtpi.org/tdm/tdm9.htm>
- VILLE DE MONTRÉAL (2020a) *Organiser un événement écoresponsable*. Site consulté le 16 novembre 2020. https://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=5798,112081575&_dad=portal&_schema=PORTAL
- VILLE DE MONTRÉAL (2020b) *L'organisation d'événements écoresponsables. Aide-mémoire*. Site consulté le 16 novembre 2020. http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/page/d_durable_fr/media/documents/EVENEMENT_AIDE_MEMOIRE.PDF
- VILLE DE QUÉBEC (2020a) *ExpoCité, le plus grand site événementiel de l'Est du Canada*. Site consulté le 16 novembre 2020. <https://expocite.com/fr/>
- VILLE DE QUÉBEC (2020b) *Conférence de presse | Projet de Vision d'aménagement pour le pôle urbain Wilfrid-Hamel-Laurentienne*. Site consulté le 5 octobre 2020. <https://www.youtube.com/watch?v=gFLeU5vF8iY>
- VILLE DE QUÉBEC (2020c) *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>
- VILLE DE QUÉBEC (2020d) *Documents relatifs à l'organisation d'un grand événement*. Site consulté le 16 novembre 2020. https://www.ville.quebec.qc.ca/gens_affaires/evenement/documents.aspx
- VILLE DE QUÉBEC (2020e) *Extrait du règlement sur l'urbanisme de l'arrondissement des Rivières*. Site consulté le 16 novembre 2020. <https://reglements.ville.quebec.qc.ca/fr/showdoc/cr/R.C.A.2V.Q.4/>

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>