

Direction régionale de la Capitale-Nationale

Québec, le 30 juillet 2020

Madame Rachel Sebareme  
Coordonnatrice du secrétariat de la commission  
Bureau d'audiences publiques sur l'environnement  
140, Grande Allée Est, bureau 650  
Québec (Québec) G1R 5N6

Madame la Coordonnatrice,

Comme demandé, vous trouvez les réponses aux questions de la Commission du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement sur le projet de construction d'un tramway à Québec adressées au ministère des Affaires municipales et de l'Habitation (MAMH) par courriel, à l'attention de Mme Carole Leclerc, le 29 juillet 2020.

**Question 1 :** *Dans son étude d'impact, le RSTC explique que la croissance de la population de la Ville de Québec augmentera de 57000 personnes d'ici 2026. Selon le ministère, comment se répartit la croissance de la population dans la ville de Québec selon les différents quartiers de la ville? Quel serait l'impact d'une infrastructure comme le tramway sur la dynamique démographique de la Ville, de manière globale et selon ses différents secteurs/quartiers? Quel serait l'impact d'une infrastructure comme le tramway sur les populations plus défavorisées de la Ville de Québec selon leur localisation par rapport à cette infrastructure (accès à un nouveau mode de déplacement, accès à la propriété, autres...).*

**Réponse 1 :** Afin de répondre au premier volet de cette question, le MAMH demande aux MRC, conformément à l'article 5, 3<sup>e</sup> alinéa, de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme (chapitre A-19.1) de déterminer dans leur schéma d'aménagement et de développement (SAD) tout périmètre d'urbanisation (PU) réparti sur le territoire des municipalités constituantes de la MRC. Il est ainsi demandé aux MRC, via les orientations gouvernementales en aménagement du territoire (OGAT), de prioriser le développement urbain à l'intérieur des PU. L'analyse est donc faite à l'échelle des PU et non des quartiers résidentiels.

Dans le cas présent, c'est l'agglomération de Québec, via son SAD entré en vigueur le 7 février 2020, qui délimite les PU sur le territoire des villes de Québec, de L'Ancienne-Lorette et de Saint-Augustin-de-Desmaures. Pour se faire, l'agglomération a notamment fait la démonstration de ses besoins en logements en conjuguant les espaces disponibles à l'intérieur de son PU avec ses besoins futurs, tout en appliquant des densités résidentielles<sup>1</sup> selon les affectations urbaines de la Ville.

En ce qui a trait au 2<sup>e</sup> volet de la question, le MAMH n'évalue pas, dans le cadre de ses pratiques, les impacts d'un projet de transport structurant sur les dynamiques démographiques à l'intérieur des PU. Toutefois, selon la littérature, l'implantation d'un réseau de transport structurant en milieu urbain peut engendrer une densification des secteurs localisés à proximité de ce dernier.

Quant au volet de l'impact du projet sur la population défavorisée, c'est le Centre intégré universitaire de santé et de services sociaux de la Capitale-Nationale qui possède l'expertise en la matière.

**Question 2 :** *Dans son étude d'impact, le RSTC énonce que compte tenu de la croissance de la population, les besoins de déplacement augmenteront et onze nouvelles voies de circulation seront nécessaires.*

*De manière générale, comment le ministère évalue-t-il les besoins de déplacement en lien avec une croissance de la population? S'agit-il d'une extrapolation linéaire? Existe-t-il des moyens (aménagement urbains ou autres) de contenir les besoins de déplacement d'une population croissante? Si oui, lesquels et jusqu'à quel point ces moyens peuvent-ils influencer les besoins de déplacement?*

*Selon le ministère, la pandémie pourrait-elle infléchir la croissance démographique des villes du Québec en rendant plus attrayant le fait de s'installer à la campagne?*

**Réponse 2 :** Le MAMH ne procède pas à une évaluation des besoins en matière de déplacements, puisque ce volet relève du ministère des Transports du Québec, mais plutôt en matière de besoin en logements pour les ménages. Comme mentionné précédemment, le MAMH via les OGAT demande aux MRC de concentrer leur développement résidentiel dans les PU afin d'éviter un étalement urbain excessif.

Pour se faire, diverses mesures peuvent être mises de l'avant par les villes et les municipalités, à savoir la consolidation des milieux urbanisés, le soutien des déplacements actifs (ex : aménagement de pistes cyclables), l'implantation optimale sur le territoire des principaux générateurs de déplacements en y conjuguant la desserte en transport en commun, la diminution de la place

---

<sup>1</sup> Les densités résidentielles applicables sont celles prescrites par le Plan métropolitain d'aménagement et de développement de la Communauté métropolitaine de Québec. Le document de travail ci-joint, préparé par le MAMH à partir de la cartographie tirée du SAD de l'agglomération de Québec, illustre les densités résidentielles applicables selon les affectations de type urbaines.

réservée à l'automobile (ex : stationnement), etc. Le MAMH a transmis à la Commission du BAPE le 10 juillet dernier le Guide sur l'aménagement et l'écomobilité qui recense plusieurs bonnes pratiques en la matière.

Finalement, pour le dernier volet de la question, le MAMH est d'avis qu'il est encore tôt pour connaître de façon précise l'impact de la pandémie sur les dynamiques démographiques (urbain versus rural).

En espérant que le tout puisse répondre adéquatement à vos questions, veuillez agréer, madame la Coordonnatrice, nos sincères salutations.

Le directeur régional,



Marc-André Complaisance

