



VIVRE EN VILLE
la voie des collectivités viables

Projet de construction d'un tramway à Québec

Compléments d'information au mémoire présenté au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement

Outils urbanistiques pour canaliser le développement aux abords du tramway

2 septembre 2020

Comme souligné dans le mémoire de Vivre en Ville (2020), il est essentiel de réarticuler transport collectif et développement urbain en canalisant la plus grande part possible du développement attendu dans la région de Québec aux abords du réseau structurant de transport collectif.

Cette stratégie aura de nombreux effets positifs :

- **Optimiser les infrastructures** publiques, et en particulier le réseau structurant de transport collectif, en assurant son accès au plus grand nombre de personnes ;
- **Favoriser la mobilité durable** et ses effets positifs (réduction des émissions de gaz à effet de serre, amélioration de la qualité de l'air, réduction des coûts collectifs et individuels, augmentation de l'activité physique, etc.) ;
- **Rentabiliser l'investissement** grâce à la captation de la plus-value foncière associée au projet de réseau structurant de transport collectif ;
- **Limiter l'étalement urbain** et ses conséquences négatives (destruction de milieux naturels et de terres agricoles, augmentation des dépenses publiques, perte d'accès aux services et commerces, impacts sur la santé, etc.) ;
- **Favoriser les synergies économiques** au sein des centralités desservies par le réseau structurant.

Vivre en Ville formule donc la recommandation suivante :

Recommandation n°11

Mettre en place une stratégie précise et ciblée pour canaliser la croissance démographique dans les secteurs desservis par le tramway (planification, cibles de consolidation, incitatifs financiers, accompagnement, etc.).

Cet addenda détaille les éléments de la stratégie proposée, d'abord en ce qui concerne le développement résidentiel, puis pour le développement non résidentiel.

info@vivreenville.org | www.vivreenville.org | twitter.com/vivreenville | facebook.com/vivreenville

■ QUÉBEC

CENTRE CULTURE ET ENVIRONNEMENT
FRÉDÉRIC BACK
870, avenue De Salaberry, bureau 311
Québec (Québec) G1R 2T9
T. 418.522.0011

■ MONTRÉAL

MAISON DU DÉVELOPPEMENT DURABLE
50, rue Ste-Catherine Ouest, bureau 480
Montréal (Québec) H2X 3V4
T. 514.394.1125

■ GATINEAU

200-A, boulevard Saint-Joseph
Gatineau (Québec) J8Y 3W9
T. 819.205.2053



La canalisation du développement aux abords du transport collectif passe d'abord par la limitation du développement ailleurs sur le territoire

Pour le résidentiel comme pour le non résidentiel, canaliser le développement aux abords du réseau de transport collectif implique deux approches complémentaires. D'abord, limiter le développement ailleurs : s'il est possible de s'implanter partout sur le territoire, il y aura nécessairement fuite vers les secteurs où le terrain est le moins cher et où les contraintes sont les moins fortes. Puis, favoriser le développement aux abords des stations.

Concentrer le développement résidentiel aux abords des stations

Le rayon autour des stations : 800 mètres

Pour le résidentiel, le rayon d'attraction à considérer autour d'une station de transport collectif varie, selon les études et pratiques, généralement entre 400 mètres et 800 mètres (Vivre en Ville, 2019a).

Pour ce qui est du tramway, il semble que le transport en commun reste une option crédible pour les personnes qui résident à moins de 10 minutes de marche d'une station, soit 800 mètres (Transportation Research Board, 2003; Ontario. MTO, 2012 ; Morency, Trépanier et Demers, 2011).

Les outils à privilégier :

Le périmètre d'urbanisation

- N'agrandir le périmètre qu'en dernier recours, de manière à favoriser le développement des dents creuses et le redéveloppement des terrains sous-utilisés.

Le règlement de zonage

- Augmenter la densité minimale des zones situées à moins de 400 mètres et à moins de 800 mètres des stations.
- Moduler la densité autorisée en fonction de la forme urbaine, du caractère et du rôle du secteur dans le territoire (p. ex., plus élevée dans une centralité que dans un quartier résidentiel périphérique).
- Supprimer le nombre minimal de cases de stationnement pour les logements situés à moins de 800 mètres des stations.



La planification détaillée

- Dans les secteurs les plus stratégiques, guider l'évolution du milieu grâce aux balises d'un **programme particulier d'urbanisme** (PPU).
- Assurer la bonne intégration de la densification au milieu d'accueil par un **plan d'implantation et d'intégration architecturale** (PIIA).

Concentrer les générateurs de déplacements aux abords des stations

Le rayon autour des stations : 200 à 400 mètres

La recherche (Nielsen, 2005) montre que la distance de marche acceptable n'est pas la même entre la station et la destination finale (p. ex. le travail) qu'entre le domicile et la station de départ. Elle serait deux fois plus courte.

Pour que le transport en commun soit une option attractive par rapport à l'automobile, la distance à parcourir entre la station de tramway et, par exemple, un édifice à bureau doit idéalement être inférieure à 200 mètres et ne devrait pas dépasser 400 mètres (soit 5 minutes de marche environ). Le parcours devrait aussi être sécuritaire, confortable et direct.

Les activités à considérer :

- Les **concentrations de bureaux** publics et privés ;
- Les **équipements publics structurants** accueillant du public (p. ex. hôpitaux, universités, Cégeps, équipements sportifs et de loisirs majeurs, grandes salles de spectacle, etc.) ;
- Certains **commerces stratégiques** par le nombre et la longueur des déplacements qu'ils génèrent et par leur potentiel d'intégration urbaine dans des milieux densément habités.

Les outils à privilégier :

Le règlement de zonage

Encadrer la localisation. Par exemple, pour les bureaux :

- Éviter l'implantation de bureaux dans les zones industrielles et les parcs d'affaires mal desservis par le transport collectif en limitant la proportion d'un bâtiment où cet usage est autorisé (p. ex. 20% maximum) ;
- N'autoriser les principaux édifices à bureaux qu'à moins de 400 mètres d'une station de tramway (inspiré de la Ville de Sherbrooke, où les édifices de plus de 750 m² de bureaux sont autorisés seulement au centre-ville) ;



- Favoriser l'implantation des principaux édifices à bureaux à moins de 200 mètres d'une station.

Encadrer le stationnement :

- À moins de 800 mètres d'une station, supprimer le nombre minimal de cases de stationnement et fixer un plafond maximum bas, modulable selon la distance à la station (inspiré de l'arrondissement Rosemont de Montréal).

Une politique de localisation des édifices publics

- Baliser la localisation des édifices publics à construire pour que ces décisions immobilières contribuent à soutenir l'achalandage du tramway et à offrir une accessibilité de premier ordre pour tous les employés et les visiteurs de ces édifices.

Le plan d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA)

- Assurer l'intégration du bâtiment au milieu de manière à favoriser la marche et l'utilisation du transport en commun. Notamment, privilégier une implantation sur la rue, en front de parcelle, avec une entrée directe sur la rue plutôt que sur le stationnement.

Des outils complémentaires :

Une stratégie municipale d'acquisition foncière autour des stations

Pour optimiser l'utilisation des terrains les plus stratégiques, la Ville de Québec devrait mettre adopter une stratégie agressive d'acquisition foncière autour des stations, pour ensuite mettre à disposition ces terrains selon ses propres conditions (par exemple pour du logement social, mais aussi pour d'autres usages stratégiques).

L'écofiscalité

Pour éviter de pénaliser les emplacements autour des stations dont la valeur foncière devrait augmenter, diminuer progressivement le taux de taxation particulier aux immeubles non résidentiels au niveau de base. Compenser par l'augmentation progressive de la part des taxes sectorielles pour les améliorations locales, par exemple en périphérie.

Un outil d'information sur la localisation écoresponsable

Guider les décisions de localisation des édifices publics avec l'indice d'écoresponsabilité de la localisation et viser un indice "remarquable" ou "exemplaire", calculable gratuitement en ligne à l'adresse localisation-ecoresponsable.com. (Vivre en Ville, 2019b).



Vivre en Ville remercie le Bureau d'audience publique sur l'environnement d'avoir sollicité des compléments d'information sur les outils urbanistiques permettant de concentrer le développement autour du réseau structurant de transport collectif, nous permettant ainsi de préciser notre analyse sur ce point.

Nous restons disponibles pour tout complément d'information.

Le directeur général,

Christian Savard

Vivre en Ville

Organisation d'intérêt public, Vivre en Ville contribue, partout au Québec, au développement de collectivités viables, œuvrant tant à l'échelle du bâtiment qu'à celles de la rue, du quartier et de l'agglomération.

Par ses actions, Vivre en Ville stimule l'innovation et accompagne les décideurs, les professionnels et les citoyens dans le développement de milieux de vie de qualité, prospères et favorables au bien-être de chacun, dans la recherche de l'intérêt collectif et le respect de la capacité des écosystèmes.

Contact

Christian Savard, directeur général
418 456-0592
christian.savard@vivreenville.org

Références

MORENCY, Catherine, Martin TRÉPANIÉRIER et Marie DEMERS (2011). « Walking to transit: An unexpected source of physical activity », *Transport Policy*, vol. 18, pp. 800-806, 7 p. [<https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S0967070X11000631?via%3Dihub>] (consulté le 2 novembre 2018).

NIELSEN, Gustav (2005). « HiTrans Best Practice Guide 2:--Public transport - planning the networks », dans *Land use planning as a means of increasing public transport patronage*, Rapport de WSP, Oslo, Norvège, produit dans le cadre du projet Regionans pour la région de la Mer du Nord (« the development of principles and strategies for introducing high quality public transport in medium size cities and urban regions »), 180 p. [PDF] (consulté le 4 octobre 2018).



VIVRE EN VILLE

la voie des collectivités viables

ONTARIO. MTO [MINISTÈRE DES TRANSPORTS] (2012). *Lignes directrices en matière d'aménagement axé sur les transports en commun*, Imprimeur de la Reine pour l'Ontario. 218 p. [PDF] (consulté le 4 octobre 2018).

TRANSPORTATION RESEARCH BOARD (2013). *Transit Capacity and Quality of Service Manual*, 3e éd., rapport 165 du Transit Cooperative Research Program (TCRP), Washington, National Academy of Sciences. 805 p.

VIVRE EN VILLE (2019a). *La réduction du bilan carbone par le transport en commun : études de cas sur l'augmentation du niveau de service* [PDF] 80 p.

VIVRE EN VILLE (2019b). « Emplacement de vos bureaux : optez pour une localisation écoresponsable », *Localisation écoresponsable des bureaux*, Vivre en Ville [www.localisation-ecoresponsable.com] (consulté le 3 septembre 2020).

VIVRE EN VILLE (2020). *Voir loin, voir grand : pour un réseau de transport en commun structurant pour les 50 prochaines années*, Mémoire présenté au BAPE dans le cadre de l'audience publique sur le projet de construction d'un tramway à Québec, 40 p.