

J'AI MA— —PASSE

Tramway de Québec : le temps est venu de passer à l'action!

Mémoire concernant le
Projet de construction d'un tramway à Québec



Québec
28 juillet 2020

Table des matières

A. Présentation de <i>J'ai ma passe</i>	4
Mission	4
Fonctionnement	5
Valeurs	5
Vision	5
B. Sommaire	6
Mobilité durable : définition et historique	7
2009 – Groupe de travail sur la mobilité durable et consultations préliminaires au Plan de mobilité durable	9
2011 – Consultations sur la proposition de Plan de mobilité durable et adoption	9
2015 à 2017 – Étude de faisabilité Tramway-SRB, création du Bureau d'études sur le SRB Québec-Lévis et abandon du projet de SRB	9
2017 – Consultations sur la mobilité durable et un réseau structurant de transport en commun	9
2018 – Lancement et concrétisation du projet de Réseau structurant de transport en commun	10
C. Le Réseau structurant : un saut dans la modernité	11
1. Le tramway : une colonne vertébrale pour un véritable Réseau structurant de transport en commun	11
2. Le Réseau structurant : plus de choix de déplacements pour tous les usagers	14
Usagers et usagères de véhicules motorisés	14
Usagers et usagères des transports en commun	16
Usagers et usagères des transports actifs	17
3. Le statu quo : dommageable en matière de congestion, d'étalement urbain et de pollution	19
Aggravation de la congestion routière	19
Augmentation des temps de déplacement	20
Émissions de GES	20
Accélération de l'étalement urbain	25

D. Quatre principes qui doivent guider la concrétisation du projet	26
1. Le Réseau structurant : un levier d'aménagement urbain	26
2. La vitalité commerciale de nos artères : un dynamisme à préserver	27
3. L'abordabilité de notre Ville : une richesse à protéger	29
4. Les milieux humides et la canopée : des joyaux à conserver	31
E. Conclusion	33
Merci à nos généreux partenaires	34
Bibliographie	35
Annexes	38

Conception et rédaction : Angèle Pineau-Lemieux

Relecture : Yvon Charest et Etienne Grandmont

A. Présentation de *J'ai ma passe*

J'ai ma passe, c'est une campagne de soutien au Réseau structurant de transport en commun de Québec qui rassemble :

- Plus de 19 000 personnes adhérentes qui affichent fièrement leur appui ;
- Plus de 100 commerces participants (qui offrent des rabais aux personnes adhérentes) et sympathisants ;
- Plus de 15 entreprises ou employeurs majeurs qui soutiennent financièrement l'initiative.

Québec est la seule ville de taille comparable au Canada à ne pas avoir de Réseau structurant de transport en commun digne des grandes villes. Lancé en 2018, la Ville de Québec, avec le soutien des gouvernements provincial et fédéral, conçoit un Réseau structurant de transport en commun qui répond aux besoins et habitudes de mobilité des citoyens et citoyennes de Québec.



En mai 2019, alors que le financement du projet est toujours incertain, *Accès transports viables*, la *Chambre de commerce et d'industrie de Québec*, le *Conseil régional en environnement de la Capitale-Nationale*, *Équiterre*, l'*Institut de développement urbain* et *Vivre en Ville* unissent leurs forces afin de créer une campagne d'appui au Réseau structurant, *J'ai ma passe*.

Mission

J'ai ma passe est un organisme à but non lucratif indépendant visant à concerter et représenter les intérêts des acteurs socioéconomiques et des citoyennes et citoyens qui appuient la venue d'un Réseau structurant de transport en commun ambitieux et accessible dans la grande région métropolitaine de Québec afin d'optimiser l'adhésion au projet et favoriser sa réalisation harmonieuse.

Fonctionnement



Les citoyens et citoyennes démontrent leur soutien en adhérant gratuitement à la campagne au jaimapasse.org et reçoivent leur carte *J'ai ma passe* par la poste. Leur adhésion leur donnera droit à un premier laissez-passer dans le futur Réseau à son ouverture, en plus d'invitations privilégiées aux grandes étapes de la réalisation du Réseau.

De plus, plusieurs commerçants joignent le mouvement pour exprimer, eux aussi, leur soutien à *J'ai ma passe* et au Réseau. Ces commerçants partenaires offrent des rabais exclusifs aux détenteurs de la carte.

Valeurs

- Audace
- Environnement
- Intérêt commun
- Ouverture
- Performance

Vision

En 2030, Québec sera parmi les villes leaders en termes de mobilité durable en Amérique du Nord et fera la fierté de sa population.

B. Sommaire

J'ai ma passe souhaite, de prime abord, mentionner son appui au projet de Réseau structurant de transport en commun (RSTC), un projet de transport collectif qui permettra des déplacements plus rapides, plus efficaces et plus écologiques.

Dans ce mémoire, nous entendons faire valoir :

Les limites du système actuel

Beaucoup de retard a été accumulé en matière d'investissement en transport collectif à Québec avec les années. En effet, lors du dévoilement du projet de RSTC en 2018, Québec était la seule ville canadienne de plus 500 000 habitants à ne pas avoir de Réseau structurant de transport en commun, digne des grandes villes¹.

Les autobus et métrobus font aujourd'hui souvent du sur-place aux heures de pointe dans les secteurs achalandés, ce qui nuit à leur attractivité. La congestion routière nuit à tous et toutes que l'on soit à pied, en vélo, en auto ou en transport en commun.

Parallèlement, la population de Québec continue de croître, entraînant une ainsi une hausse de la quantité d'automobiles sur les routes. Pour limiter la congestion routière et absorber les nouveaux déplacements prévus à l'horizon 2041, il faudrait construire 11 nouvelles voies de circulation², ce qui correspond au débit des boulevards Charest et Laurier combiné, ce qui est impensable.

La cohérence du projet dans un contexte d'urgence environnementale

Alors que l'on sait que le secteur des transports représente 43% des émissions de gaz à effet de serre (GES) au Québec³ et qu'il constitue un secteur-clé dans

¹ Québec... la seule ville canadienne sans projet de transport collectif, Jean-Luc Lavallée, Journal de Québec, 13 novembre 2017. <https://www.tvanouvelles.ca/2017/11/13/quebec-la-seule-ville-canadienne-sans-projet-de-transport-collectif>

² Ville de Québec. (2019). Réseau structurant de transport en commun. « Construction d'un tramway sur le territoire de la ville de Québec dans le cadre du projet de réseau structurant de transport en commun, Étude d'impact sur l'environnement », en collaboration avec AECOM. <https://reseaustructurant.info/documentation/>

³ Ministère de l'Environnement et de la Lutte aux changements climatiques, Québec (2018). « Inventaire québécois des émissions de gaz à effet de serre en 2016 et leur évolution depuis 1990 », Direction générale de la réglementation carbone et des données d'émission: <http://www.environnement.gouv.qc.ca/changements/ges/2016/inventaire1990-2016.pdf>

l'atteinte de nos cibles de réduction, il est impératif d'offrir aux citoyennes et citoyens des options de mobilité durable.

100 000 nouveaux déplacements supplémentaires sont prévus sur le territoire de la Ville de Québec chaque jour d'ici 2041, Le Réseau structurant viendra en capter près de la moitié. Il permettra aussi de s'attaquer à l'étalement urbain, une tendance lourde depuis plusieurs décennies et dont les conséquences sont néfastes.

L'importance que le RSTC soit bénéfique au plus grand nombre possible

Depuis le lancement du projet en 2018, de nombreuses séances d'information et de consultation et des rencontres citoyennes de proximité ont été menées par la Ville et le bureau de projet : le projet a été modifié et perfectionné. Le BAPE constitue une dernière opportunité en amont de l'appel de propositions de rendre le projet Réseau structurant encore meilleur.

Nous offrirons ainsi plusieurs pistes de réflexion afin de garantir le meilleur Réseau structurant possible. Parmi celles-ci, nous souhaitons insister sur l'importance que le projet soit gagnant pour tout le monde, incluant les commerçants, qu'il faudra compenser lors de la période de construction, et les ménages à faible revenu, à qui il faudra garantir une tarification accessible au Réseau et des logements abordables à proximité du transport collectif.

Mobilité durable : définition et historique

Depuis plus de 10 ans, la Ville de Québec mène plusieurs formes de consultation sur le transport en commun et la mobilité durable, mais le passage à l'action tarde en comparaison avec les autres villes au pays.

Dans son Plan de mobilité durable publié en 2011, la Ville définissait, en contexte urbain, la mobilité durable de cette façon :

« La capacité, pour les personnes de toutes conditions, de se déplacer : de façon sécuritaire, efficace et confortable; et par un grand choix de moyens intégrés dans des réseaux fluides qui accordent la priorité aux modes de déplacement les plus respectueux de l'environnement »⁴.

⁴ Ville de Québec (2011). Plan de mobilité durable.
<https://www.ville.quebec.qc.ca/apropos/planification-orientations/transport/docs/PlanMobiliteDurable.pdf>, p.26.

D'ailleurs, lorsque la Ville a lancé, en 2009, les consultations sur le plan de mobilité durable, elle invoque quatre raisons phares:

« Répondre aux besoins générés par la croissance de la population et de l'emploi; assurer l'équité sociale dans un contexte de hausse du coût de l'énergie; infléchir certaines tendances contraires au développement durable, telles que l'étalement urbain, la congestion autoroutière et l'augmentation des gaz à effet de serre; et enfin, répondre aux attentes de la population »⁵.

En 2020, ces problématiques demeurent plus actuelles que jamais. La population de Québec continue de croître, particulièrement dans les couronnes et banlieues et la mobilité est plus que jamais axée sur l'autosolo⁶. Sur un horizon de 15 ans, cela devrait entraîner une augmentation de près de 100 000 déplacements par jour dans la zone d'impact du Réseau structurant⁷. L'exode vers les banlieues et l'étalement urbain sont, plus que jamais, en hausse. Le nombre d'automobiles sur le territoire de la Ville de Québec augmente plus rapidement que le nombre d'habitants, ce qui a des effets considérables sur l'augmentation de la congestion routière⁸.

Les tendances que la Ville souhaitait inverser, en 2009 et 2011 lors de la conception du Plan de mobilité durable, demeurent aujourd'hui et c'est dans cet esprit que nous pensons que le Réseau structurant de transport en commun et sa colonne vertébrale, le tramway, sont nécessaires et actuels.

⁵ Ville de Québec. Planification et orientations. Plan de mobilité durable.

https://www.ville.quebec.qc.ca/apropos/planification-orientations/transport/mobilite_durable.aspx

⁶ Ministère des Transports du Québec (2019). « La mobilité des personnes dans la région de Québec-Lévis, volet Enquête-Ménages, Faits saillants ».

https://www.transports.gouv.qc.ca/fr/ministere/Planification-transport/enquetes-origine-destination/quebec/2017/Documents/EOD17_faits_saillants_VF.pdf, p.27.

⁷ Ville de Québec (2019). Réseau structurant de transport en commun. Rapport d'achalandage et étude d'impact sur les déplacements ». <https://reseaustructurant.info/documentation/>

⁸ Ministère des Transports du Québec (2019). *Ouvrage cité*.

Par ailleurs, depuis de nombreuses années, la mobilité durable et l'implantation d'un Réseau structurant de transport en commun font l'objet de nombreuses consultations⁹.

2009 – Groupe de travail sur la mobilité durable et consultations préliminaires au Plan de mobilité durable

Le groupe de travail avait pour mandat de proposer une vision de la Ville de Québec à l'horizon 2020, ainsi que des modes de déplacement plus efficaces et plus durables. Les consultations préliminaires ont permis à 300 participants de proposer des options à la Ville.

2011 – Consultations sur la proposition de Plan de mobilité durable et adoption

La Ville de Québec a adopté son plan de mobilité durable en 2011. En amont, la proposition du plan avait fait l'objet d'une vaste démarche de consultation qui a permis à de nombreux citoyens et organismes intéressés de participer. 600 personnes ont participé et 2 000 ont répondu au sondage en ligne.

2015 à 2017 – Étude de faisabilité Tramway-SRB, création du Bureau d'études sur le SRB Québec-Lévis et abandon du projet de SRB

La Ville de Québec a dévoilé, en mars 2015, son intérêt à préconiser l'implantation d'un SRB, plutôt que d'un tramway, sur le territoire des villes de Québec et de Lévis. Toutefois, le en avril 2017, la ville de Lévis s'est retirée du dossier du SRB en raison des coûts et la Ville de Québec a suivi le pas, annonçant quelques jours après l'abandon du projet de SRB de Québec et de Lévis.

2017 – Consultations sur la mobilité durable et un réseau structurant de transport en commun

La Ville de Québec a tenu des consultations en présentant les enjeux de mobilité durable en matière de transport et d'aménagement du territoire dans l'agglomération de Québec. Elle a présenté le projet de SRB qui avait été mis de côté et écouté les préoccupations et suggestions des citoyens concernant un futur système structurant de transport en commun pour l'agglomération de

⁹ Ville de Québec (2019). Réseau structurant de transport en commun. « Projet, grandes étapes ». <https://reseaustructurant.info/projet/grandes-etapes/>

Québec. 650 personnes ont participé aux séances et 11 000 personnes ont répondu au sondage en ligne.

Quatre des organismes fondateurs de *J'ai ma passe*, soit *Accès transports viables*, le *Conseil régional de l'environnement de la Capitale-Nationale*, *Équiterre* et *Vivre en Ville* ont participé à cette consultation et proposé sept chantiers pour un réseau structurant de transport collectif pour Québec :

1. Desservir la rive sud avec le réseau structurant
2. Desservir le corridor Québec–Sainte-Foy avec le réseau structurant
3. Prendre acte de la nécessité d'un tunnel au centre-ville
4. Multiplier les parcours structurants dans le pôle Sainte-Foy
5. Aller de l'avant avec le projet de SRB dans l'axe Charest
6. Implanter un parcours structurant entre le centre-ville et le secteur nord-ouest
7. Retisser la trame urbaine entre le centre-ville et Lebourgneuf via un grand chantier de redéveloppement ¹⁰

2018 – Lancement et concrétisation du projet de Réseau structurant de transport en commun

La Ville présente le projet de Réseau structurant de transport en commun. Elle organise des séances de consultation sur le projet proposé. 5 000 personnes ont participé aux séances ou en webdiffusion et 5 200 personnes ont répondu au sondage en ligne. La Ville et le bureau de projet tiennent des également des rencontres citoyennes avec divers groupes de résidents, commerçants et conseils de quartier afin de discuter d'enjeux locaux liés à l'implantation du Réseau structurant de transport en commun.

¹⁰ Vivre en Ville (2017). « Un réseau structurant de transport collectif pour Québec ». Mémoire déposé dans le cadre de la consultation de la Ville de Québec sur la mobilité durable et un réseau structurant de transport. https://vivreenville.org/media/571624/venv_2017_mobilitedurableqc-tcstructurantpourqc.pdf

C. Le Réseau structurant : un saut dans la modernité

Plusieurs des bénéfices présentés ci-dessous sont tirés d'un document-synthèse des bénéfices du Réseau structurant de transport en commun de Québec, préparé par l'équipe de *J'ai ma passe* et figurant en annexe 1.

1. Le tramway : une colonne vertébrale pour un véritable Réseau structurant de transport en commun

Québec est la seule ville canadienne de plus de 500 000 habitants à ne pas avoir de Réseau structurant de transport en commun. Nous ne saurions assez insister sur le retard que cela représente en matière de transport collectif.

Afin de bien comprendre la nature structurante d'un Réseau, il nous apparaît nécessaire de présenter quelques pistes de définition. D'après les travaux de *Vivre en Ville*¹¹, ce n'est pas le mode de transport en lui-même que l'on qualifie de structurant, que ce soit un bus, un tramway ou un métro. C'est plutôt la capacité d'un réseau ou d'un ensemble de parcours d'influencer l'organisation d'un territoire ou d'une ville.

La qualification de structurant découle donc « de la qualité de l'offre de service et de l'articulation étroite entre la planification de la mobilité et l'aménagement du territoire »¹². Voici les caractéristiques identifiées pour qualifier un réseau de transport collectif de structurant en fonction de son rôle dans une agglomération :

- « Son achalandage représente une part significative des déplacements effectués dans un corridor d'urbanisation de sorte que l'opération de ce réseau s'avère essentielle au bon fonctionnement des activités urbaines qui y sont localisées. Le service offert sur un réseau structurant de transport en commun permet de remplir la majeure partie des besoins de mobilité de ses usagers grâce à une desserte à haut niveau de service :
- Des infrastructures importantes, confortables et durables (stations, voies, équipements intermodaux, dispositifs d'information) ;
- Des mesures qui assurent sa fiabilité, en lui accordant la priorité sur les autres modes de transport ;
- Une fréquence élevée (intervalle maximal de 15 minutes entre deux passages) ;

¹¹ Collectivités viables (consulté en 2020). Réseau structurant de transport en commun. <http://collectivitesviables.org/articles/reseau-structurant-de-transport-en-commun.aspx>

¹² Collectivités viables (consulté en 2020). Réseau structurant de transport en commun. *Ouvrage cité.*

- Une capacité et une vitesse commerciale (la vitesse moyenne en comptant le temps passé à l'arrêt) élevées ;
- Une grande amplitude de service, afin de répondre aux besoins des usagers tôt le matin jusqu'à tard le soir, voire la nuit, tant la semaine que la fin de semaine »¹³.

À titre de colonne vertébrale de ce Réseau, le tramway répond aux caractéristiques énoncées ci-dessus.

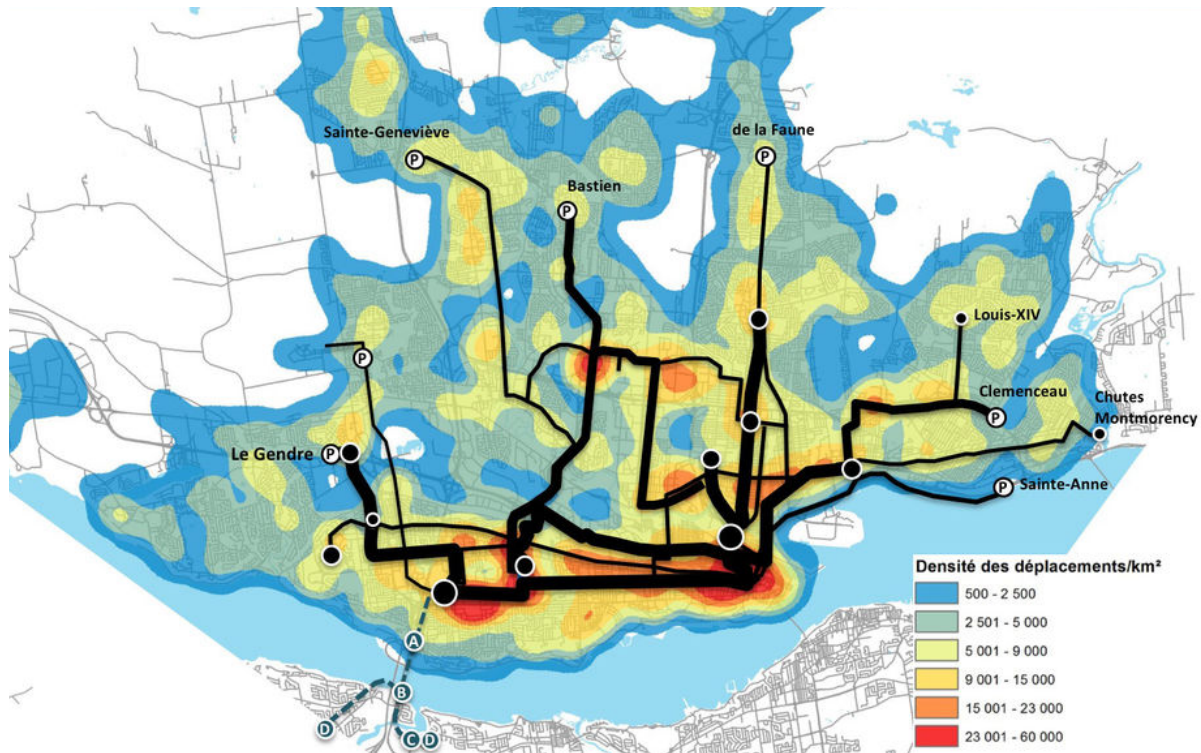


Figure 1: Densité des déplacements/km² journaliers, 2017, Via Ministère des transports, Enquête Origine-Destination Québec Lévis

En effet, tel qu'illustré ci-dessus dans la figure 1, le corridor entre le Centre-Ville (Colline Parlementaire) et Sainte-Foy, qui sera desservi par le tramway, est celui qui relie les deux pôles les plus achalandés¹⁴. Dans ce corridor, le tramway aura une fréquence de 4 minutes aux heures de pointe et pourra déplacer jusqu'à 3200 passagers avec une telle fréquence. On estime à près de 13 500 le nombre de déplacements réalisés uniquement dans ce corridor à l'heure de pointe du matin, tel qu'illustré ci-dessous dans la figure 2¹⁵.

¹³ Collectivités viables (consulté en 2020). Réseau structurant de transport en commun. *Ouvrage cité.*

¹⁴ Ministère des Transports du Québec (2019). *Ouvrage cité.*

¹⁵ Ministère des Transports du Québec (2019). *Ouvrage cité.*



Figure 2: Déplacements de 8h à 9h, tous motifs confondus, 2017, Via Ministère des transports, Enquête Origine-Destination Québec-Lévis

Le service offert permettra également au tramway de jouer un rôle structurant dans la desserte des besoins de mobilité de ses usagers :

- Les infrastructures prévues au niveau de pôles d'échanges et des stations se veulent confortables et durables et contiendront du réseau Wi-Fi, de la vidéosurveillance, un système de billettique et des écrans à affichage dynamique numérique ;
- La plateforme surélevée et fiabilisée du tramway, les feux synchronisés pour assurer la priorité du véhicule tramway aux intersections et les interdictions de virages des automobiles visant à ne pas ralentir le tramway sont un ensemble de mesures qui assurent sa fiabilité, en lui accordant la priorité sur les autres modes de transport ;
- La fréquence élevée du tramway aux heures de pointe et l'intervalle maximal de 10 à 15 minutes hors heures de pointe ;
- La capacité quatre fois supérieure à celle d'un bus et une vitesse commerciale d'environ 22 km/h ;
- La grande amplitude des heures de service du tramway couvrant 20 des 24 heures de la journée.

2. Le Réseau structurant : plus de choix de déplacements pour tous les usagers

Le transport en commun constitue un levier pour améliorer la mobilité sur le territoire et ce pour tous les types d'usagers. En effet, une étude menée par la Chambre de commerce du Montréal métropolitain (CCMM)¹⁶, qui figure en annexe 2, montre que le transport en commun permet de réduire autant le temps de déplacement des usagers que des non-utilisateurs.

Usagers et usagères de véhicules motorisés

On pourrait avoir tendance à croire que les investissements dans les infrastructures de transport collectif se font au détriment des automobilistes. C'est pourtant le contraire : les études portent à croire que ce sont les ajouts d'infrastructures de transport routier qui ont un effet sur l'augmentation de la congestion routière.

En effet, dans l'étude menée par la CCMM, on note qu'« on a vu souvent dans le passé un effet pervers par lequel une amélioration du dispositif routier ou encore l'ajout de nouvelles voies s'est simplement traduit par une augmentation du volume de voitures et un retour aux problèmes de congestion initiaux »¹⁷.

Il s'agit du concept de trafic induit, qui est décrit, dans un rapport mené pour le Ministère de l'Écologie, du Développement Durable et de l'Énergie français, comme « l'incrément des nouveaux véhicules dans le trafic qui n'auraient pas été là sans une augmentation de capacité »¹⁸.

Dans ce même rapport, on identifie trois composantes au trafic induit : la convergence spatiale, la convergence modale et la convergence horaire. Ainsi, lorsqu'on ajoute des infrastructures routières, on observe une modification de comportement chez les usagers : par convergence spatiale, les usagers et usagères se tournent vers l'itinéraire ayant la distance la plus courte et étant le plus rapide ; par convergence modale, les usagers et usagères « qui utilisaient les transports collectifs pour éviter la congestion se reportent vers

¹⁶ Chambre de commerce du Montréal métropolitain (2010). « Le transport en commun, au cœur du développement économique de Montréal », en collaboration avec Secor. <https://www.ccmm.ca/fr/interventions/infrastructures-modernes-etefficientes/impact-economique-et-financement-du-transport-en-commun/>.

¹⁷ Chambre de commerce du Montréal métropolitain (2010). *Ouvrage cité*, p.31.

¹⁸ Ministère de l'Écologie, du Développement Durable et de l'Énergie, France. (2012). « L'induction de trafic, revue bibliographique », <http://www.bv.transports.gouv.qc.ca/mono/1122171.pdf>, p.4.

la voiture »¹⁹ ; et enfin, par convergence horaire, on observe « un report vers l'heure de pointe, les usagers et usagères évitaient auparavant cette période particulièrement congestionnée »²⁰.

La congestion routière a un impact direct sur les automobilistes et les camionneurs. Effectivement, en ce qui a trait à ces derniers, la CCMM note, dans son étude, que les entreprises de camionnage sont particulièrement touchées par les problèmes de congestion routière. Elles enregistraient, en 2009, des pertes annuelles évaluées à 80 millions \$. L'étude explique :

« L'Association du camionnage du Québec estime que chaque heure perdue dans les embouteillages entraîne un manque à gagner de 65 \$ à 85 \$ par camion, soit entre 12,5 % et 13,5 % des revenus générés. L'ampleur des coûts liés à la congestion nous rappelle la nécessité d'accroître la fluidité des déplacements, notamment en changeant la répartition des modes de déplacement »²¹.

Investir en transport collectif représente une réelle piste de solution pour limiter la congestion routière. En effet, la CCMM estime qu'investir dans les transports en commun bénéficie aussi aux automobilistes et aux camionneurs car les usagers du transport collectif libèrent de l'espace sur le réseau routier, ce qui aide à réduire la congestion²². Elle explique :

« Les bénéfices économiques liés à un transfert de déplacements en automobile vers le transport en commun sont particulièrement frappants. Un accroissement de la part modale de 3 % du transport en commun sur les déplacements peut équivaloir à 13 % d'achalandage supplémentaire pour le transport en commun, 43,2 millions de déplacements annuels en automobile en moins et une diminution de 63,8 millions \$ des coûts annuels de congestion »²³.

La Ville de Québec et le projet de Réseau structurant de transport en commun ne font pas exception. En effet, on estime que, dans la zone d'impact du Réseau, c'est près de 19 500 nouvelles automobiles qui s'ajouteront sur les routes d'ici 15 ans si rien n'est fait. Avec le Réseau structurant, c'est près de

¹⁹ Ministère de l'Écologie, du Développement Durable et de l'Énergie, France. (2012). *Ouvrage cité*, p.7.

²⁰ Ministère de l'Écologie, du Développement Durable et de l'Énergie, France. (2012). *Ouvrage cité*, p.7.

²¹ Chambre de commerce du Montréal métropolitain (2010). *Ouvrage cité*, p.31.

²² Chambre de commerce du Montréal métropolitain (2010). *Ouvrage cité*, p.31.

²³ Chambre de commerce du Montréal métropolitain (2010). *Ouvrage cité*, p.31.

50% de ces nouvelles automobiles, limitant ainsi la congestion²⁴, au bénéfice direct sur les usagers et usagères de véhicules motorisés.

Usagers et usagères des transports en commun

L'étude menée par Statistique Canada à partir du recensement de 2016 nommée *Les navetteurs utilisant le transport durable dans les régions métropolitaines de recensement* a permis de confirmer un fait largement documenté dans la littérature portant sur le transport collectif, soit que ce sont dans les villes où la disponibilité du transport en commun est la plus élevée que la proportion d'utilisateurs est la plus grande²⁵. Il va donc sans dire que les investissements en infrastructures de transport collectif bénéficient directement aux usagers et usagères du transport en commun, en plus d'en attirer de nouvelles personnes.

À cet effet, l'organisme Vivre en Ville a réalisé une étude de cas, qui figure en annexe 3, portant sur le prolongement de la ligne orange vers Laval à Montréal et l'implantation des lignes de Métrobus 801 et 802 à Québec²⁶. L'étude s'intéresse notamment à la progression de la part modale du transport en commun dans les déplacements des résidents des corridors concernés.

C'est dans le tronçon de Laval de la ligne orange, ajouté en 2007, que l'augmentation de la part de déplacements en transport en commun a augmenté le plus significativement, soit de 86 % entre 2003 et 2013. Cela s'explique, selon Vivre en Ville, par le fait que l'ajout de service a été massif puisqu'il a consisté à passer d'une offre de bus à une offre de métro²⁷.

L'augmentation de la part de déplacements en transport en commun pour les résidents du corridor de la ligne 801 a été de 48 % entre 2006 et 2011, par rapport à 54 % pour les résidents du corridor de la ligne 802 lors de la même période.

²⁴ Ville de Québec. (2019). « Réseau structurant de transport en commun, Rapport d'achalandage et étude d'impact sur les déplacements ». *Ouvrage cité*.

²⁵ Statistique Canada. (2017). « Navetteurs utilisant le transport durable dans les régions métropolitaines de recensement ». <https://www12.statcan.gc.ca/census-recensement/2016/as-sa/98-200-x/2016029/98-200-x2016029-fra.pdf>

²⁶ Vivre en Ville (2019). « La réduction du bilan carbone par le transport en commun ». <https://vivreenville.org/notre-travail/publications/etudes/2019/la-reduction-du-bilan-carbone-par-le-transport-en-commun.aspx>.

²⁷ Vivre en Ville (2019). « La réduction du bilan carbone par le transport en commun », *Ouvrage cité*, p.53.

La figure 3 (page suivante) illustre l'évolution des parts modales des résidents des corridors étudiés.

Évolution des parts modales des résidents du corridor	Automobile-conducteur	Automobile-passager	Sous-total automobile	Transport en commun	Modes actifs	Sous-total modes collectifs et actifs
Montréal – 2003-2013						
Ligne orange – Laval	-20,4 %	-12,5 %	-19,1 %	+85,6 %	+58,9 %	+77,9 %
Ligne orange – Montréal	-15,1 %	-33,5 %	-19,1 %	+3,3 %	+32,6 %	+15,6 %
Ville de Laval*	+1,5 %	-4,7 %	+0,2 %	+40,2 %	-10,0 %	+20,4 %
Ville de Montréal*	-2,8 %	-11,3 %	-4,6 %	+5,3 %	+17,4 %	+10,1 %
Québec – 2006-2011						
Ligne 801	+0,4 %	-12,4 %	-2,1 %	+48,9 %	-18,5 %	+3,7 %
Ligne 802	-2,1 %	-7,3 %	-3,2 %	+53,8 %	-25,8 %	+3,6 %
Agglomération de Québec*	+4,9 %	-4,3 %	+3,0 %	+17,7 %	-20,9 %	-6,9 %

Figure 3: L'évolution des parts modales des résidents des corridors, d'après Québec. MTO/DMST (2018). Via Vivre en Ville.

À Québec, il convient donc de constater que les corridors étudiés (801 et 802), pour lesquels la desserte a été significativement bonifiée, ont vu la part de déplacements en transport en commun augmenter beaucoup plus rapidement que sur le territoire de la Ville de Québec dans son ensemble²⁸.

En bref, en améliorant la desserte et l'efficacité des infrastructures de transport collectif, cela améliore le service pour les usagers et usagères, mais cela aide aussi à attirer de nouvelles personnes vers le transport en commun.

Usagers et usagères des transports actifs

Il existe une grande complémentarité entre les transports actifs, tels que le vélo ou la marche, et le transport en commun. Effectivement, dans un rapport paru en 2019, l'Autorité régionale de transport métropolitain de la région de

²⁸ Vivre en Ville (2019). « La réduction du bilan carbone par le transport en commun ». *Ouvrage cité*, p.53-54

Montréal (ARTM) note que « les modes actifs sont des compléments naturels aux modes de transport collectif »²⁹. En effet, l'ARTM explique :

« Tous les jours, dans la région métropolitaine [de Montréal], 1,3 million d'utilisateurs du transport collectif (89 %) marchent pour se rendre au service de transport collectif ou de celui-ci à leur destination. À travers le monde, les villes ayant atteint une part élevée de déplacements en transport collectif ont aussi une part élevée de déplacements en modes actifs. Au cœur de la région métropolitaine [de Montréal], les résidents y effectuent 29 % de leurs déplacements en transport collectif et 25 % en modes actifs »³⁰.

Les transports actifs comportent de nombreux avantages. Tout d'abord, la marche et le vélo sont des modes de transport flexibles, qui sont prévisibles et fiables car peu affectés par la congestion et les travaux. De plus, les infrastructures piétonnes et cyclistes sont peu coûteuses, ce qui permet à beaucoup de personnes de les utiliser³¹.

C'est grâce à la proximité des destinations, à la présence d'infrastructures sécuritaires et adaptées et à la requalification de certains espaces publics que l'on permet que les modes actifs puissent constituer de véritables alternatives de déplacement³².

Ces environnements favorables aux déplacements actifs rendent les déplacements en transport collectif plus agréables, faciles et sécuritaires. Ainsi, l'ARTM illustre à l'aide d'un exemple :

« Un environnement urbain bien conçu offrant trottoirs et cheminements piétons sécurisés encouragera l'accès aux arrêts de transport collectif. Les actions visant à accroître l'utilisation des modes actifs font donc partie des solutions visant l'augmentation de la part des déplacements réalisés en transport collectif »³³.

Le futur Réseau structurant de transport en commun de Québec ne fera pas exception : il sera possible de prendre son vélo dans les composantes du réseau

²⁹ Autorité régionale de transport métropolitain (2019). « Parlons mobilité ». https://parlonsmobilite.quebec/app/uploads/2019/03/ARTM_Document_Mobilite_WEB_03-14-2019.pdf. Page 24.

³⁰ Autorité régionale de transport métropolitain (2019). *Ouvrage cité*, p.24

³¹ Autorité régionale de transport métropolitain (2019). *Ouvrage cité*, p.24.

³² Autorité régionale de transport métropolitain (2019). *Ouvrage cité*, p.24.

³³ Autorité régionale de transport métropolitain (2019). *Ouvrage cité*, p.24.

structurant et 77% des stations du tramway auront une connexion au réseau cyclable³⁴.

3. Le statu quo : dommageable en matière de congestion, d'étalement urbain et de pollution

Bien que le Plan de mobilité durable de la Ville de Québec en 2011 ait marqué la volonté de la Ville d'investir en transport en commun, force est de constater que le projet de Réseau structurant de transport en commun s'inscrit aujourd'hui dans une logique de rattrapage.

En effet, il constitue le premier investissement, tous paliers confondus, digne de ce nom en transport collectif réalisé à Québec.

Il s'agit, à nos yeux, d'un investissement qui n'est pas seulement bienvenu, mais surtout nécessaire et urgent. La perpétuation d'un statu quo du *tout à l'autosolo* représente de nombreux risques, que nous souhaitons mettre en lumière.

Aggravation de la congestion routière

La croissance de la grande région métropolitaine, sur les plans économiques et démographiques est constante depuis plus de 20 ans, entraînant un contrecoup : la croissance du nombre d'automobiles sur nos routes et donc de la congestion. Il a même été constaté dans *l'Enquête Origine-Destination Québec-Lévis 2017*³⁵ que bien que la population n'ait cru que de 16,1 % entre 2011 et 2016, le nombre de véhicules a augmenté de 20 %³⁶.

Le nombre d'automobiles sur les routes augmente donc plus rapidement que la population, ce qui se traduit par un taux croissant de motorisation des ménages, au détriment des transports en commun, selon la même *Enquête Origine-Destination*.³⁷

D'ici 15 ans, dans la zone d'impact du Réseau structurant, on estime que c'est près de 19 500 nouvelles automobiles qui s'ajouteront au réseau routier, qui est pourtant déjà saturé à plusieurs endroits.

³⁴ Ville de Québec. (2019). « Réseau structurant de transport en commun, Rapport d'achalandage et étude d'impact sur les déplacements ». *Ouvrage cité*.

³⁵ Ministère des Transports du Québec (2019). *Ouvrage cité*.

³⁶ Ministère des Transports du Québec (2019). *Ouvrage cité*, p.48-49.

³⁷ Ministère des Transports du Québec (2019). *Ouvrage cité*, p.48-49.

Cela signifie que pour garder la même fluidité sans Réseau structurant, il faudrait ajouter 11 voies de circulation, soit l'équivalent combiné des boulevards Charest et Laurier³⁸.

Grâce au Réseau structurant, c'est près de 50% de ces nouvelles autos, soit 8 700 véhicules, que nous éviterons d'ajouter au trafic³⁹.

Augmentation des temps de déplacement

Les personnes qui utilisent actuellement le transport collectif dans la grande région métropolitaine de Québec peuvent constater que certaines zones du réseau arrivent à saturation.

À titre exemple, les Métrobus circulant dans les voies réservées à heure de pointe dans le secteur Place D'Youville - Colline parlementaire font couramment du sur-place, ce qui allonge les temps de déplacement.

Avec le Réseau structurant de transport en commun, c'est 82% des usagers et usagères qui verront leur temps de parcours amélioré dès l'an 1 du Réseau⁴⁰.

Émissions de GES

Au Québec, le secteur des transports est responsable de 43% des émissions de gaz à effet de serre (GES)⁴¹. Il s'agit donc d'un secteur d'intervention névralgique dans la lutte aux changements climatiques.

En incluant les émissions de gaz à effet de serre qui seront produites lors des travaux, c'est un gain net de 151 000 tonnes de CO₂ qui sera effectué grâce au Réseau structurant⁴². À long terme, le Réseau encouragera des déplacements plus écologiques puisque 65% de la population sera à moins de 10 minutes à pied d'une de ses composantes⁴³.

³⁸ Ville de Québec. (2019). Réseau structurant de transport en commun. « Construction d'un tramway sur le territoire de la ville de Québec dans le cadre du projet de réseau structurant de transport en commun, Étude d'impact sur l'environnement », *Ouvrage cité*.

³⁹ *Ibid.*

⁴⁰ Ville de Québec. (2019). Réseau structurant de transport en commun. « Analyse des temps de parcours », <https://reseaustructurant.info/docs/analyse-temps-parcours/analyse-temps-parcours.pdf>

⁴¹ Ministère de l'Environnement et de la Lutte aux changements climatiques, Québec (2018). *Ouvrage cité*.

⁴² Ville de Québec. (2019). Réseau structurant de transport en commun. « Construction d'un tramway sur le territoire de la ville de Québec dans le cadre du projet de réseau structurant de transport en commun, Étude d'impact sur l'environnement », *Ouvrage cité*.

⁴³ Source RSTC

Le statu quo ne peut être perpétué si le gouvernement entend respecter les cibles de réduction de GES de la province. En effet, *Vivre en Ville* note, dans une étude qui figure en annexe 4, qu'en plus du fait que les transports sont le principal secteur émetteur de GES, « le transport routier en est le sous-secteur le plus important, avec 27 Mt éq. CO₂ »⁴⁴.

L'essentiel des espoirs de réduction, constate *Vivre en Ville*, repose d'ailleurs sur le secteur des transports⁴⁵, tel que l'illustre la figure ci-dessous.

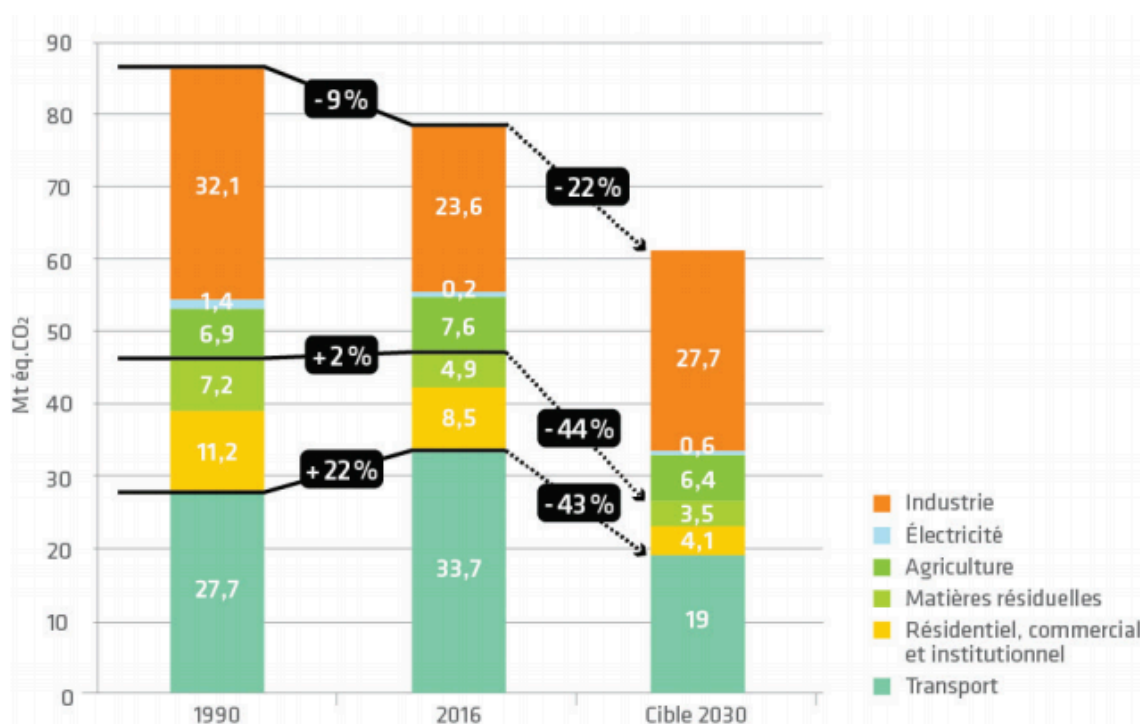


Figure 4: Évolution des émissions québécoises 1990-2016 et cible de réduction d'ici 2030, via *Vivre en Ville*⁴⁶

Dans son rapport *Stratégies de réduction des émissions du transport routier*⁴⁷, *WWF-Canada* note trois angles d'action pour réduire les GES provenant du transport routier: éviter les émissions, réduire les émissions et remplacer par un taux d'émissions zéro. Le transport en commun est un outil d'intervention pour les deux premiers angles d'action mentionnés :

⁴⁴ *Vivre en Ville* (2019). « Planifier pour le climat : Intégrer la réduction des émissions de gaz à effet de serre des transports à la planification en aménagement et en urbanisme ». https://vivreenville.org/media/913884/VenV_2019_PlanifierClimat_BR.pdf, p.6.

⁴⁵ *Vivre en Ville* (2019). « Planifier pour le climat : Intégrer la réduction des émissions de gaz à effet de serre des transports à la planification en aménagement et en urbanisme ». *Ouvrage cité*, p.6.

⁴⁶ *Vivre en Ville* (2019). « Planifier pour le climat : Intégrer la réduction des émissions de gaz à effet de serre des transports à la planification en aménagement et en urbanisme ». *Ouvrage cité*, p.6.

⁴⁷ *WWF-Canada* (2012). « Stratégies de réduction des émissions du transport routier ». http://awsassets.wwf.ca/downloads/wwf_transport_routier_2012_oct_8_1.pdf

« Un système de transport collectif [...] offre un mode pratique de déplacement qui réduit le recours au véhicule individuel, et permet ainsi de réduire les émissions de GES, les émissions produites par voyageur-km parcouru. En outre, le transport collectif favorise la densification urbaine et sert également à réduire les distances à parcourir »⁴⁸.

Réduction des émissions de GES

Premièrement, le transport collectif offre une alternative à l'autosolo. *WWF-Canada* souligne, à cet effet, que « les émissions de GES produites par voyageur-km parcouru en transport collectif demeurent nettement inférieures à celles du transport individuel, même en tenant compte des émissions produites pour la construction, la fabrication et l'entretien »⁴⁹. La figure 4 montre la moyenne américaine de grammes de CO₂ par voyageur par kilomètre selon les différents modes de transport.

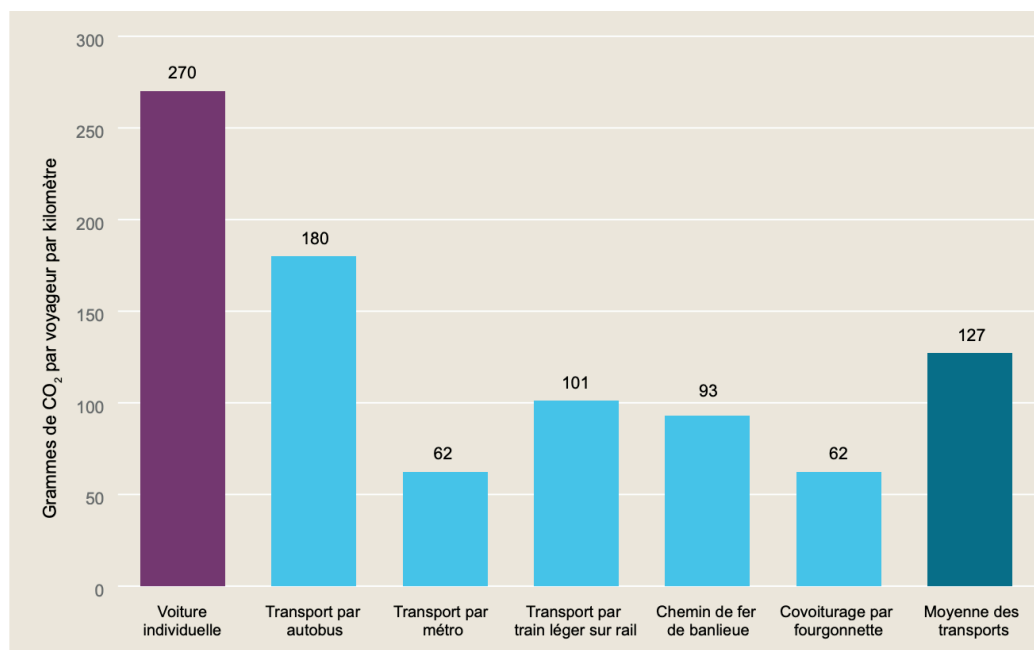


Figure 5: Moyenne nationale des émissions de GES issues des divers moyens de transport aux États-Unis⁵⁰

⁴⁸ WWF-Canada (2012). *Ouvrage cité*, p. 9.

⁴⁹ WWF-Canada (2012). *Ouvrage cité*, p. 9.

⁵⁰ WWF-Canada (2012). *Ouvrage cité*, p. 9.

Planification et densification urbaine

Deuxièmement, une planification urbaine basée sur la densification et le transport en commun écourte les distances moyennes parcourues et diminue le nombre de voitures par ménage. Dans les régions desservies par un réseau de transport collectif, *WWF-Canada* explique que « même les non-utilisateurs parcourront des distances plus courtes car les destinations se trouveront plus proches les unes des autres »⁵¹.

D'ailleurs, dans une ouverte⁵², le professeur au Département d'études urbaines et touristiques de l'ESG-UQAM, Luc-Normand Tellier, fait valoir l'importance d'investir dans les centres des métropoles afin de réduire la longueur des déplacements, la pollution et les GES. Il explique que « un banlieusard parcourant 100 kilomètres par jour pour aller au travail et en revenir pollue, congestionne et use dix fois plus nos réseaux de transport que le résident du centre qui ne parcourt que 10 kilomètres par jour »⁵³.

Un rapport de *Vivre en Ville*⁵⁴ sur le sujet met, d'ailleurs, en relief les émissions de GES issues des transports des ménages avec leur lieu de résidence.

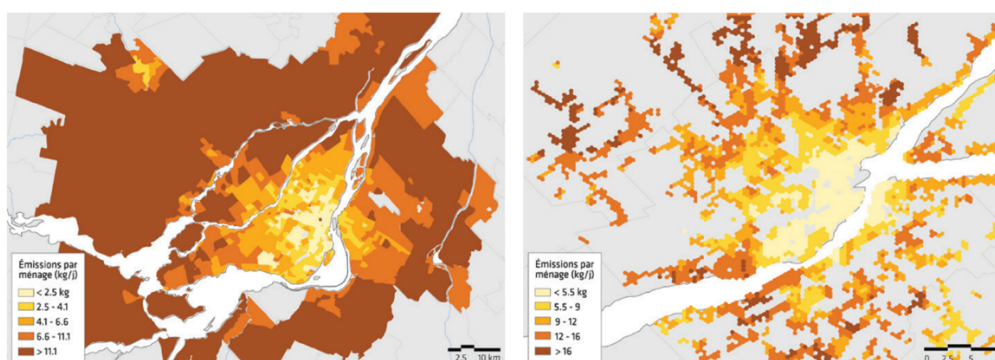


Figure 6: Les émissions des ménages en transport d'après M. Hatzopoulou dans Québec. ASSSM, 2014 et d'après Thériault et collab., 2012, via *Vivre en Ville*.

⁵¹ WWF-Canada (2012). *Ouvrage cité*, p. 10.

⁵² Tellier, L.-M. (2019, 13 juin). « Reprendre le contrôle de l'étalement urbain ». *Le Devoir*. https://www.ledevoir.com/opinion/idees/556585/urbanisme-reprendre-le-contrôle-de-l-étalement-urbain?utm_campaign=Autopost&utm_medium=Social&utm_source=Facebook&fbclid=IwAR2Iwa06YE†TC-sWOv-C8buahXIHlyHbE4aqzGqpFqeMgl4ImP4dOzDWjU0#

⁵³ Tellier, L.-M. (2019, 13 juin). *Ouvrage cité*.

⁵⁴ *Vivre en Ville* (2019). « Planifier pour le climat : Intégrer la réduction des émissions de gaz à effet de serre des transports à la planification en aménagement et en urbanisme », *Ouvrage cité*.

Le constat est frappant, tel que le montre la figure 5⁵⁵ illustrant Montréal et Québec, les émissions augmentant significativement dès que l'on s'éloigne du centre des villes.

De plus, dans une étude de cas portant sur le prolongement de la ligne orange vers Laval à Montréal et l'implantation des lignes de Métrobus 801 et 802 à Québec⁵⁶, *Vivre en Ville* s'est penché sur les variations d'émissions de GES suite à l'implantation de nouvelles lignes de transport collectif.

Le constat global est le même dans les deux villes : l'estimation des émissions, tant par déplacement qu'à l'échelle des corridors étudiés, indique une diminution globale des émissions de GES entre les enquêtes Origine-Destination qui précèdent l'implantation du système de transport collectif et celles qui la suivent, tel que le montre la figure 6⁵⁷.

Émissions de gaz à effet de serre en transport	Émission moyenne par déplacement (kg/déplacement)			Émission moyenne par résident (kg/jour)			Émission journalière cumulée des déplacements des résidents du corridor (tonne/jour)				Évol. de la pop.*
	2003	2013	2003-2013	2003	2013	2003-2013	2003	2013	2003-2013	2003-2013	
Montréal	2003	2013	2003-2013	2003	2013	2003-2013	2003	2013	2003-2013	2003-2013	2003-2013
Ligne orange – Laval	1,21	0,78	-36 %	1,56	0,92	-41 %	31,97	20,08	-11,89	-37 %	+6 %
Ligne orange – Montréal	0,96	0,56	-41 %	1,23	0,77	-37 %	328,63	216,69	-111,94	-34 %	+2 %
Québec	2006	2011	2006-2011	2006	2011	2006-2011	2006	2011	2006-2011	2006-2011	2006-2011
Ligne 801	0,65	0,60	-7 %	1,01	0,82	-18 %	80,41	65,02	-15,40	-19 %	-1 %
Ligne 802	0,58	0,57	-2 %	0,84	0,72	-14 %	26,47	22,86	-3,61	-14 %	+1 %

Figure 7 : Synthèse des émissions de GES liés aux déplacements des résidents des corridors, d'après Québec. MTQ/DMST (2018). Via Vivre en Ville.

⁵⁵ Vivre en ville (2019). « Planifier pour le climat : Intégrer la réduction des émissions de gaz à effet de serre des transports à la planification en aménagement et en urbanisme ». *Ouvrage cité*, p.18.

⁵⁶ Vivre en Ville (2019). « La réduction du bilan carbone par le transport en commun ». *Ouvrage cité*.

⁵⁷ Vivre en Ville (2019). « La réduction du bilan carbone par le transport en commun ». *Ouvrage cité*, p.63.

En somme, les infrastructures de transport collectif sont un outil essentiel dans la lutte aux changements climatiques car elles permettent à la fois de réduire et d'éviter les émissions de GES.

Autant par sa capacité de densification urbaine que par l'alternative qu'il constitue à l'automobile et les modes de déplacement à bilan carbone élevé, le transport en commun a des avantages certains sur l'environnement.

Accélération de l'étalement urbain

Depuis quelques décennies, l'augmentation constante du nombre de ménages possédant une automobile, combinée aux investissements publics massifs en infrastructures routières et autoroutières, a largement contribué au phénomène d'étalement urbain.

Québec ne fait pas exception : les régions du territoire où l'augmentation de la population a été la plus marquée dans les dernières années sont les couronnes nord et sud, avec des augmentations de 41,9% et 40,5% respectivement versus 16,1% pour la Ville dans son ensemble par rapport à 2001.⁵⁸

L'*Enquête Origine-Destination Québec-Lévis* montre, à cet effet, que « la croissance plus forte dans les couronnes, où la densité de la population est plus faible et l'offre de transport différente de celle que l'on trouve au centre de la région, influence le portrait observé de la mobilité »⁵⁹. L'Enquête note aussi que la croissance du nombre de véhicules est plus marquée dans les couronnes⁶⁰.

Développer et densifier le territoire grâce à un Réseau structurant de transport en commun est une solution pour freiner l'étalement urbain, un phénomène qui déstructure le territoire et détruit des milieux agricoles et naturels.

⁵⁸ Ministère des Transports du Québec (2019). *Ouvrage cité*, p.10

⁵⁹ Ministère des Transports du Québec (2019). *Ouvrage cité*, p.10

⁶⁰ Ministère des Transports du Québec (2019). *Ouvrage cité*, p.10

D. Quatre principes qui doivent guider la concrétisation du projet

1. Le Réseau structurant : un levier d'aménagement urbain

Un Réseau de transport peut être qualifié de *structurant*, tel que nous le mentionnions plus tôt, en raison « de la qualité de l'offre de service et de l'articulation étroite entre la planification de la mobilité et l'aménagement du territoire »⁶¹, et non en raison d'un mode de transport particulier.

Cette capacité d'influencer l'aménagement du territoire doit, selon nous, être au centre de la réflexion entourant l'intégration du tramway dans la trame urbaine de Québec. Il s'agit à la fois d'une façon de s'assurer de la réussite du tramway, mais aussi de favoriser son attractivité.

À cet effet, *Vivre en Ville* note que « l'efficacité du transport collectif dépend quant à elle de la planification du cadre bâti par les municipalités » et que « diriger le développement urbain, qu'il s'agisse de résidences ou d'emplois, vers les secteurs déjà desservis par le transport en commun est une condition-clé pour favoriser son utilisation »⁶².

Québec, comme de nombreuses villes en Amérique du Nord, au contraire :

« A connu un développement axé sur des formes urbaines étalées, peu économes en territoire, monofonctionnelles et générant des coûts collectifs et individuels considérables. Les conséquences de l'étalement urbain sont désormais bien comprises, mais les stratégies employées pour l'enrayer demeurent souvent incomplètes »⁶³.

Dans l'aménagement entourant le futur Réseau structurant de transport en commun, la Ville doit miser sur la consolidation et la requalification urbaine, soit des modes d'urbanisation « qui misent sur les opportunités de développement ou de redéveloppement à l'intérieur même des milieux urbanisés »⁶⁴.

À cet effet, la plateforme *Collectivités viables* note que :

« En opposition à [l'étalement], la consolidation et la requalification des milieux urbanisés cherchent à optimiser l'occupation de l'espace et

⁶¹ Collectivités viables (consulté en 2020). Réseau structurant de transport en commun. *Ouvrage cité*.

⁶² Vivre en Ville (2019). « Planifier pour le climat : Intégrer la réduction des émissions de gaz à effet de serre des transports à la planification en aménagement et en urbanisme », *Ouvrage cité*, p.10.

⁶³ Collectivités viables (consulté en 2020). Consolidation et requalification urbaine.

<http://collectivitesviables.org/articles/consolidation-et-requalification-urbaines.aspx>

⁶⁴ Collectivités viables (consulté en 2020). Consolidation et requalification urbaine. *Ouvrage cité*.

l'utilisation des infrastructures, des équipements et des services publics, par le (ré)aménagement de quartiers plus compacts, supportant une diversité d'activités et de modes de transport. Elles peuvent, entre autres [...] rentabiliser les infrastructures urbaines et le transport en commun, et faciliter l'accès aux commerces, services et équipements pour l'ensemble de la population »⁶⁵.

Nous souhaitons également émettre une mise en garde relativement aux aménagements parallèles au Réseau, qui pourrait en réduire l'attractivité. L'importance du transfert modal vers le transport en commun et la performance du transport collectif dépendent ainsi de la concurrence que leur offrent d'autres modes de transport⁶⁶.

Ainsi, *Vivre en Ville* explique qu'« un réseau autoroutier développé et gratuit encourage l'étalement urbain, l'éparpillement des activités et allonge les distances de navettage et le kilométrage parcouru en voiture »⁶⁷. La disponibilité du stationnement a également un impact déterminant sur l'utilisation de l'automobile.

En somme, nous jugeons essentiel de faire valoir l'importance que le Réseau structurant soit utilisé comme un levier d'aménagement urbain afin d'éviter l'étalement urbain et miser sur la densification, en consolidant et requalifiant les secteurs traversés.

2. La vitalité commerciale de nos artères : un dynamisme à préserver

La campagne *J'ai ma passe* est fière de compter sur l'adhésion de près de 100 commerces, la plupart de proximité, sympathisants et participants à la campagne, dont la liste complète est disponible au jaimapasse.org et qui affichent fièrement leur soutien au Réseau structurant de transport en commun.

Le transport collectif est d'ailleurs un atout pour la vitalité des artères commerciales de Québec. En effet, en se basant sur une étude des tendances commerciales menée par la Ville de Montréal⁶⁸, *Équiterre* estime qu'en

⁶⁵ Collectivités viables (consulté en 2020). Consolidation et requalification urbaine. *Ouvrage cité*.

⁶⁶ Vivre en Ville (2019). « Planifier pour le climat : Intégrer la réduction des émissions de gaz à effet de serre des transports à la planification en aménagement et en urbanisme », *Ouvrage cité*, p.10.

⁶⁷ Vivre en Ville (2019). « Planifier pour le climat : Intégrer la réduction des émissions de gaz à effet de serre des transports à la planification en aménagement et en urbanisme », *Ouvrage cité*, p.10.

⁶⁸ Ville de Montréal (2006). « Tendances commerciales, les interventions pour s'adapter ».

http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/LIBRAIRIE_FR/DOCUMENTS/TENDANCES_COMMERCEIALES.PDF

favorisant la densification et des aménagements urbains favorables aux transports actifs, le transport en commun est bénéfique pour la vitalité commerciale des artères de proximité⁶⁹. Ainsi, « dans les artères commerciales à vocation de proximité, la proportion de la marche et du vélo est autour de 70%, et celle des transports en commun autour de 15% »⁷⁰.

D'ailleurs, l'étude menée par la Ville de Montréal explique qu'un sondage montre que :

« Aux yeux des Québécois, le principal avantage des artères commerciales est leur proximité. Lorsqu'interrogés sur les raisons pour lesquelles ils préféreraient magasiner sur les artères commerciales plutôt que dans les centres commerciaux ou les grandes surfaces, le tiers (31 %) des répondants ont déclaré la proximité à leur lieu de résidence »⁷¹.

C'est ce qui explique que la zone primaire (450 m) qui entoure une artère commerciale fournit entre 60 % et 75 % de la clientèle et que c'est donc dans cette zone que la part de marché des établissements de l'artère est la plus élevée⁷².

À la lumière de ces réflexions, nous souhaitons donc réitérer l'impact positif du développement du Réseau structurant de transport en commun sur la vitalité commerciale des artères de proximité de Québec.

Toutefois, nous savons que les commerces, particulièrement les plus petits sont confrontés à des défis importants, notamment les changements d'habitudes des consommateurs liés à la popularité croissante du commerce électronique, le déploiement de centres commerciaux, de nouveaux magasins de très grande surface et de mégacentres⁷³ et plus récemment la pandémie de COVID-19.

La période de construction peut constituer un moment difficile pour des petits commerces déjà fragilisés par d'autres enjeux. C'est pourquoi nous pensons qu'il est primordial que la Ville de Québec s'assure que le programme de

⁶⁹ Équiterre (2007). « Je m'active dans mon quartier ». Guide.

https://www.equiterre.org/sites/fichiers/Guide_actions_commerces.pdf

⁷⁰ Équiterre (2007). « Je m'active dans mon quartier ». *Ouvrage cité*.

⁷¹ Ville de Montréal (2006). *Ouvrage cité*, p.21.

⁷² Ville de Montréal (2006). *Ouvrage cité*, p.28.

⁷³ CCMM. (2020). « Un environnement dynamique pour stimuler la vitalité des artères commerciales ».

<https://www.cmm.ca/fr/medias/infrastructure/la-ccmm-propose-des-mesures-pour-un-environnement-dynamique-qui-stimulera-la-vitalite-des-arteres-commerciales/>

compensation des commerces affectés⁷⁴ soit facilement accessible à tous par des procédures simples et que le périmètre d'application permette d'inclure tous les commerces que le large chantier du Réseau pourrait affecter.

3. L'abordabilité de notre Ville : une richesse à protéger

Nous sommes convaincus que le Réseau structurant permettra de proposer des options de mobilité rapides, efficaces et écologiques à la population de Québec. Toutefois, nous croyons à l'importance de garantir l'accès de tous les pans de la population de Québec à cette infrastructure de transport collectif, que ce soit par l'accès à de l'habitation à proximité du Réseau ou par l'accès tarifaire au transport en commun lui-même.

En ce qui a trait aux habitations le long du tracé, nous pensons que la Ville de Québec doit porter une attention particulière aux investissements en logements sociaux, abordables et familiaux. En effet, à même sa *Vision de l'habitation*, la Ville constate que plusieurs ménages ont de la difficulté à loger en raison de leurs conditions socio-économiques⁷⁵. Ainsi, d'après le recensement de 2016, 1 ménage sur 5 (20,2%) à Québec, soit près de 51 000 ménages, dépense plus de 30 % de leur revenu pour se loger⁷⁶, ce qui est déconseillé pour réussir à joindre les deux bouts.

Or, il est connu que la construction de nouvelles infrastructures de transport en commun a un impact direct sur le développement immobilier et la hausse de la valeur foncière. Effectivement, une étude de la Chambre de commerce du Montréal métropolitain (CCMM) qui s'est intéressée à l'impact du transport en commun sur le développement immobilier et la valeur foncière note un effet appréciable sur cette dernière⁷⁷.

Pour illustrer son propos par des exemples, la CCMM s'est penchée sur le cas de la station de métro de Longueuil, construite en 1967, qui a favorisé l'émergence d'un développement résidentiel et institutionnel « dès les années

⁷⁴ Ville de Québec. (2019). « Programme de compensation des entreprises affectées par la réalisation de grands travaux ». <https://www.ville.quebec.qc.ca/docs/actualites/19656-390-com-annexe-progcompensationvq.pdf>

⁷⁵ Ville de Québec. (2020). « Vision de l'habitation ». <https://www.ville.quebec.qc.ca/apropos/planification-orientations/habitation/vision/docs/vision-de-l-habitation-2020-2030.pdf>, p.4.

⁷⁶ Statistique Canada, recensement de 2016. « Ménages propriétaires et locataires ». <https://www12.statcan.gc.ca/census-recensement/2016/dp-pd/prof/details/page.cfm?Lang=F&Geo1=PR&Code1=24&Geo2=PR&Code2=01&Data=Count&SearchText=24&-SearchType=Begin&SearchPR=01&B1=Housing&TABID=3>

⁷⁷ Chambre de commerce du Montréal métropolitain (2010). *Ouvrage cité*, p.32.

qui ont suivi son ouverture »⁷⁸. En analysant la valeur foncière des bâtiments situés dans un rayon de 4 km autour de la station, l'étude conclut que les bâtiments situés le plus proche de la station sont ceux dont la valeur foncière en a le plus bénéficié.

La figure 8 illustre la valeur moyenne des bâtiments résidentiels selon la distance avec la station de métro de Longueuil et la variation 2006 - 2010.

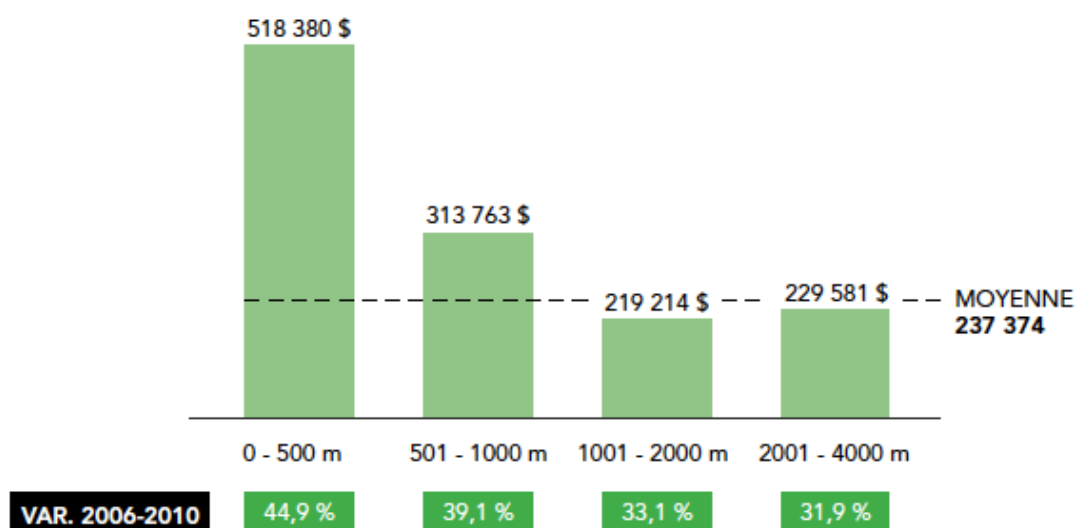


Figure 8: Comparaison de la valeur moyenne des bâtiments résidentiels selon la distance avec la station de métro de Longueuil, d'après le Rôle foncier de la Ville de Longueuil 2006-2009 et 2010-2012, Via Secor pour la CCMM.

À la lumière de ces informations sur l'impact de la construction de nouvelles infrastructures de transport en commun sur le développement immobilier et la hausse de la valeur foncière, nous tenons à réitérer l'importance que le cadre réglementaire de la Ville contrecarre les effets négatifs de la hausse de la valeur foncière sur les ménages à faible revenu en implantant un cadre réglementaire qui favorise la construction de logements sociaux, abordables et familiaux.

Nous pensons également que la Ville doit réfléchir à l'abordabilité des transports collectifs en soi, particulièrement au niveau des tarifs.

Le transport en commun constitue un « besoin essentiel, un vecteur d'inclusion sociale et un service public indispensable pour permettre la participation économique, politique, culturelle, sociale, des citoyennes et citoyens »⁷⁹, tel que

⁷⁸ Chambre de commerce du Montréal métropolitain (2010). *Ouvrage cité*, p.32.

⁷⁹ Collectif TRAAQ. (2017). « Pour un développement sans exclusion ». Mémoire déposé dans le cadre de la consultation de la Ville de Québec sur la mobilité durable et un réseau structurant de transport.

le note avec justesse le *Collectif pour un transport abordable et accessible à Québec* (TRAAQ).

Alors que plusieurs personnes à faible revenu « dépendent du transport en commun pour sortir de leur quartier et briser l'isolement »⁸⁰, les tarifs sont souvent un frein à leur mobilité.

Afin de donner à toutes et tous le meilleur accès au Réseau structurant de transport en commun et s'assurer qu'il desserve tous les pans de la population, nous pensons que son implantation doit être l'occasion pour la Ville de réfléchir à l'abordabilité de tarifs et à la possibilité d'une tarification sociale.

4. Les milieux humides et la canopée : des joyaux à conserver

En aidant à favoriser le transfert modal de l'automobile vers le transport en commun, la réduction des émissions de gaz à effet de serre et le développement urbain densifié, le Réseau structurant de transport en commun aura un impact écologique positif certain.

Nous souhaitons toutefois effectuer une mise en garde relativement à la préservation des milieux naturels humides et de la canopée, autant lors des phases de construction que d'exploitation.

Les milieux humides occupent, au sein des collectivités, de nombreuses fonctions hydrologiques, biogéochimiques, écologiques et socio-économiques⁸¹. En effet, une publication réalisée en partenariat par plusieurs conseils régionaux de l'environnement⁸² explique que :

« Tels de grosses éponges, les milieux humides régularisent le débit des cours d'eau [...] réduisent les risques d'inondation et favorisent la recharge des nappes souterraines indispensables aux êtres humains et aux autres espèces. Ils contribuent à l'épuration naturelle des eaux en [...] captant la matière organique, les sédiments et les autres substances polluantes véhiculées par le ruissellement et réduisent la pollution en provenance des terres et des eaux de surface et souterraines. Ils offrent nourriture,

https://www.ville.quebec.qc.ca/apropos/planification-orientations/transport/docs/memoires/049_Collectif%20TRAAQ.pdf, p.1-2.

⁸⁰ Collectif TRAAQ. (2017). *Ouvrage cité*. p.4.

⁸¹ CRE Montréal, Laval et Montérégie (consulté en 2020). « Les bienfaits des milieux humides ». https://cremtl.org/sites/default/files/upload/documents/publications/les_bienfaits_des_milieux_humides.pdf

⁸² CRE Montréal, Laval et Montérégie (consulté en 2020). *Ouvrage cité*.

protection et habitat à de nombreuses espèces fauniques et floristiques, en plus de protéger d'un réchauffement excessif et [...] d'emmagasiner le carbone. Enfin, ils sont d'importantes attractions touristiques et récréatives, des milieux riches et variés ayant une valeur esthétique, des sujets de recherche scientifique, et des aires du patrimoine naturel »⁸³.

La canopée, tout particulièrement en milieu urbain a un effet certain sur la réduction des îlots de chaleur, notamment⁸⁴. Une recherche menée par le Conseil de l'industrie forestière du Québec (CIFQ) explique que :

« L'un des plus importants bienfaits que procurent les arbres à notre environnement est certainement la fonction de purificateur d'air: en produisant l'oxygène, en réduisant les gaz polluants ou encore en captant en partie les fines particules en suspension dans l'air. Les arbres en ville jouent également le rôle de climatiseur: en diminuant la température ambiante et en améliorant sa ventilation. Les arbres améliorent et protègent aussi la structure des sols limitant, entre autres, leur appauvrissement et les risques d'érosion. Ils préservent la qualité de l'eau, réduisant ainsi les risques d'inondation et de débordement des égouts pluviaux. Enfin, les boisés urbains assurent une fonction essentielle pour le maintien de la biodiversité, faune et flore, dans nos villes »⁸⁵.

Les grands arbres murs présentent des bénéfices particulièrement importants. En effet, le Dr Pierre Gosselin, professeur au département de médecine sociale et préventive de l'Université Laval, explique que pour remplacer l'effet d'un grand arbre mature, il faut environ 20 à 25 jeunes arbres de deux à trois mètres. Il prend presque 20 ans avant qu'un jeune arbre devienne aussi efficace que l'arbre que l'on a coupé⁸⁶.

La préservation des arbres existants nous semble donc un souci à garder en tête lors de la conceptualisation de l'emprise *façades à façades* du tramway.

En somme, la conservation des milieux naturels et humides et de la canopée doit être une priorité dans la conception et l'exploitation du Réseau.

⁸³ CRE Montréal, Laval et Montérégie (consulté en 2020). *Ouvrage cité*.

⁸⁴ Conseil de l'industrie forestière du Québec. (2017). « Les rôles de l'arbre en ville ». https://afsq.org/wp-content/uploads/2017/10/les_rols_de_larbre_en_ville.pdf, p.4.

⁸⁵ Conseil de l'industrie forestière du Québec. (2017). *Ouvrage cité*, p.4.

⁸⁶ Tramway : des arbres à battre qui dérangent à Québec. Louis Gagné, Ici Québec, 8 juillet 2020. <https://ici.radio-canada.ca/nouvelle/1718045/audiences-bape-tramway-abattage-arbres-canope-rene-levesque-quartiers-montcalm-saint-sacrement>

E. Conclusion

En conclusion, l'organisation *J'ai ma passe*, forte de plus de 19 000 adhérentes et adhérents, 100 commerces participants et sympathisants, ainsi que plus de 15 entreprises ou employeurs majeurs soutenant financièrement l'initiative, souhaite réitérer son appui au projet de Réseau structurant de transport en commun de Québec.

Alors que Québec est la seule ville canadienne de plus de 500 000 personnes à ne pas avoir de Réseau structurant, il est essentiel d'effectuer un grand rattrapage en termes d'investissement en transport collectif.

Le tramway, qui possède toutes les caractéristiques afin d'assurer la fonction structurante d'un réseau de transport, est une colonne vertébrale essentielle, non seulement pour la mobilité des usagers et usagères sur le territoire actuellement, mais aussi dans l'optique de faire évoluer le Réseau.

Nous devons poser, dès aujourd'hui, cette première pierre angulaire afin de favoriser des déplacements plus rapides, plus efficaces et plus écologiques, et ce à la fois pour les automobilistes, camionneurs, usagers et usagères du transport en commun, cyclistes ou piétons.

Les conséquences d'un statu quo du tout à l'auto et des ravages que cela fait en termes de congestion, de pollution et d'étalement urbain, ne sont tout simplement plus tenables.

En vous remerciant de l'attention que vous porterez à ce mémoire,

Pour plus de détails, n'hésitez pas à entrer en contact avec nous :

J'ai ma passe

2026@jaimapasse.org

Centre culture et environnement Frédéric Back

870 avenue de Salaberry, bur. 226

Québec (Québec) G1R 2T9

(418) 781-2470

Merci à nos généreux partenaires

Instigateurs



Propulseurs



Accélérateurs

BOMBARDIER

CDEC
DE QUÉBEC

CAISSE.
D'ÉCONOMIE.
SOLIDAIRE.



GERMAIN
HÔTELS



Imédia.



MORENCY
SOCIÉTÉ D'AVOCATS



RESTOS PLAISIRS



SSQ
assurance



TRUDEL
ALLIANCE
ACQUISITIONS
DÉVELOPPEMENT
CROISSANCE

Bibliographie

Chambre de commerce du Montréal métropolitain (2010). « Le transport en commun, au cœur du développement économique de Montréal », en collaboration avec Secor.

<https://www.ccomm.ca/fr/interventions/infrastructures-modernes-et-efficaces/impact-economique-et-financement-du-transport-en-commun/>

Collectivités viables (consulté en 2020). Réseau structurant de transport en commun. <http://collectivitesviables.org/articles/reseau-structurant-de-transport-en-commun.aspx>

Équiterre. (2007). « Je m'active dans mon quartier ». Guide.

https://www.equiterre.org/sites/fichiers/Guide_actions_commerces.pdf

Ministère de l'Écologie, du Développement Durable et de l'Énergie, France. (2012). « L'induction de trafic, revue bibliographique ».

<http://www.bv.transports.gouv.qc.ca/mono/1122171.pdf>

Ministère de l'Environnement et de la Lutte aux changements climatiques, Québec (2018). « Inventaire québécois des émissions de gaz à effet de serre en 2016 et leur évolution depuis 1990 », Direction générale de la réglementation carbone et des données d'émission:

<http://www.environnement.gouv.qc.ca/changements/ges/2016/Inventaire1990-2016.pdf>

Ministère des Transports du Québec (2019). « La mobilité des personnes dans la région de Québec-Lévis, volet Enquête-Ménages, Faits saillants ».

https://www.transports.gouv.qc.ca/fr/ministere/Planification-transports/enquetes-origine-destination/quebec/2017/Documents/EOD17_faits_saillants_VF.pdf

Tellier, L-M. (2019, 13 juin). « Reprendre le contrôle de l'étalement urbain ». *Le Devoir*. https://www.ledevoir.com/opinion/idees/556585/urbanisme-reprendre-le-contrôle-de-l-étalement-urbain?utm_campaign=Autopost&utm_medium=Social&utm_source=Facebook&fbclid=IwAR2lwa06YEtc-sWOv-C8buahXIHlyHbE4aqzGapFqeMgl4ImP4dOzDWjU0#

https://www.ledevoir.com/opinion/idees/556585/urbanisme-reprendre-le-contrôle-de-l-étalement-urbain?utm_campaign=Autopost&utm_medium=Social&utm_source=Facebook&fbclid=IwAR2lwa06YEtc-sWOv-C8buahXIHlyHbE4aqzGapFqeMgl4ImP4dOzDWjU0#

Statistique Canada. (2017). « Déplacement domicile-travail : faits saillants du Recensement de 2016 ». <https://www150.statcan.gc.ca/n1/daily-quotidien/171129/dq171129c-fra.htm>

Statistique Canada. (2017). « Navetteurs utilisant le transport durable dans les régions métropolitaines de recensement ». <https://www12.statcan.gc.ca/census-recensement/2016/as-sa/98-200-x/2016029/98-200-x2016029-fra.pdf>

Statistique Canada. (2011). « Se rendre au travail : résultats de l'Enquête sociale générale de 2010 ». <https://www150.statcan.gc.ca/n1/pub/11-008-x/2011002/article/11531-fra.htm#a12>

Ville de Montréal (2006). « Tendances commerciales, les interventions pour s'adapter ». http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/LIBRAIRIE_FR/DOCUMENTS/TENDANCES_COMMERCIALES.PDF

Ville de Québec (2011). Plan de mobilité durable. <https://www.ville.quebec.qc.ca/apropos/planification-orientations/transport/docs/PlanMobiliteDurable.pdf>

Ville de Québec (2019). Réseau structurant de transport en commun.

- « Analyse des temps de parcours » <https://reseaustructurant.info/docs/analyse-temps-parcours/analyse-temps-parcours.pdf>
- « Cahier d'information ». <http://www.reseaustructurant.info/docs/RSTC-cahier-information.pdf>
- « Composantes ». <https://reseaustructurant.info/composantes/>
- « Construction d'un tramway sur le territoire de la ville de Québec dans le cadre du projet de réseau structurant de transport en commun, Étude d'impact sur l'environnement », en collaboration avec AECOM. <https://reseaustructurant.info/documentation/>
- « Des bénéfices pour tous ». <http://www.reseaustructurant.info/atouts/>
- « Documentation ». <https://reseaustructurant.info/documentation/>
- « Québec ville de plus en plus moderne ». <http://www.reseaustructurant.info/actualites/2018-04-04-quebec-ville-plus-en-plus-moderne.aspx>
- « Rapport d'achalandage et étude d'impact sur les déplacements ». <https://reseaustructurant.info/documentation/>

Vivre en Ville (2019).

- « La réduction du bilan carbone par le transport en commun ». <https://vivreenville.org/notre-travail/publications/etudes/2019/la-reduction-du-bilan-carbone-par-le-transport-en-commun.aspx>.
- « Planifier pour le climat : Intégrer la réduction des émissions de gaz à effet de serre des transports à la planification en aménagement et en urbanisme ». https://vivreenville.org/media/913884/VenV_2019_PlanifierClimat_BR.pdf

Vivre en Ville (2017). « Un réseau structurant de transport collectif pour Québec ». Mémoire déposé dans le cadre de la consultation de la Ville de Québec sur la mobilité durable et un réseau structurant de transport. https://vivreenville.org/media/571624/venv_2017_mobilitedurableqc-tcstructurantpourqc.pdf

WWF-Canada (2012). « Stratégies de réduction des émissions du transport routier ». http://awsassets.wwf.ca/downloads/wwf_transport_routier_2012_oct_8_1.pdf

Annexes

1. J'ai ma passe. (2020). « Document-synthèse des bénéfiques du Réseau structurant ». <https://jaimapasse.org/wp-content/uploads/2020/07/benefices-rstc-1.pdf>
2. Chambre de commerce du Montréal métropolitain (2010). « Le transport en commun, au cœur du développement économique de Montréal », en collaboration avec Secor.
<https://www.ccm.ca/fr/interventions/infrastructures-modernes-etefficientes/impact-economique-et-financement-du-transport-en-commun/>
3. Vivre en Ville (2019). « La réduction du bilan carbone par le transport en commun ». <https://vivreenville.org/notre-travail/publications/etudes/2019/la-reduction-du-bilan-carbone-par-le-transport-en-commun.aspx>.
4. Vivre en Ville (2019). « Planifier pour le climat : Intégrer la réduction des émissions de gaz à effet de serre des transports à la planification en aménagement et en urbanisme ». https://vivreenville.org/media/913884/VenV_2019_PlanifierClimat_BR.pdf

- Fin du document -