



L'essor
de la ville

MÉMOIRE DE L'INSTITUT DE DÉVELOPPEMENT URBAIN DU QUÉBEC

PRÉSENTÉ AU BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT DANS
LE CADRE DU PROJET DE CONSTRUCTION D'UN TRAMWAY À QUÉBEC

30 JUILLET 2020



TABLE DES MATIÈRES

1.	Sommaire	3
2.	Au sujet de l'IDU	4
3.	Enjeux et recommandations	5
1.	Aménagement du territoire : encourager le développement d'aires TOD et le transport collectif	5
2.	Immobilier : encourager la diversité et la densité aux abords du RSTC	6
3.	Transport : desservir les principaux pôles d'activité de la ville et harmoniser les services dans la région métropolitaine	7
4.	Nuisances pendant et après les travaux : mettre en place des mesures pour limiter les impacts négatifs	10
5.	Communications : ouvrir le dialogue avec les parties prenantes externes	11
4.	Conclusion	12
	Références	13

1. Sommaire

C'est avec un enthousiasme certain que l'industrie immobilière commerciale, par la voix de l'Institut de développement urbain du Québec (IDU), se positionne en faveur du projet de construction du tramway ainsi que d'un Réseau structurant de transport en commun (RSTC) dans la ville de Québec.

Depuis toujours, l'IDU milite en faveur de l'essor et de l'intensification de la ville. Membre actif de *J'ai ma passe*, organisation travaillant à supporter la réalisation du RSTC, il s'est publiquement affiché, à de nombreuses reprises, en faveur du projet. En effet, dès mars 2018¹, l'IDU et ses partenaires unissaient leurs voix pour démontrer leur appui enthousiaste, soulignant que dans la région de Québec, « l'enjeu de la mobilité durable devient de plus en plus criant et il faut agir rapidement et de façon exemplaire pour les générations futures.² »

Grâce à ce projet, l'IDU estime que la Ville de Québec a à portée de main l'occasion de transformer la ville en consolidant l'offre de transport collectif, en désengorgeant les routes et en rendant les milieux de vie et de travail plus accessibles. Encore aujourd'hui, faut-il le rappeler, **Québec est la seule ville canadienne de plus de 500 000 habitants à ne pas compter sur un projet de transport en commun majeur**³. La ville, qui compte également l'une des plus petites parts modales en transport en commun au pays⁴, dispose d'un réseau dont la capacité a atteint ses limites : il est grand temps de se donner les moyens de changer la donne de ce triste constat et d'enfin faire entrer la ville dans l'ère moderne de la mobilité et du développement urbain intelligent.

L'IDU réitère donc son appui au projet. Les paragraphes qui suivent sont l'occasion d'expliquer plus en détails la position de l'organisation, les préoccupations de ses membres ainsi qu'un certain nombre de recommandations sur ce projet qui sera hautement déterminant pour l'avenir de la ville et de ses habitants.

¹INSTITUT DU DÉVELOPPEMENT URBAIN (2018). *L'IDU, Accès transports viables, le Conseil régional de l'environnement et la Chambre de commerce et d'industrie de Québec s'unissent pour soutenir et promouvoir le Réseau structurant de transport en commun de Québec*. En ligne.

²INSTITUT DU DÉVELOPPEMENT URBAIN (2019). *L'IDU, la Chambre de commerce et d'industrie de Québec et leurs partenaires joignent leurs voix en appui au Réseau structurant de transport en commun*. En ligne.

³LAVALLÉE, Jean-Luc (2017). *Québec... la seule ville canadienne sans projet de transport collectif*. TVA Nouvelles. En ligne.

⁴LAVOIE, Jonathan (2017). *Transports en commun : Québec dernière de classe au pays*. Radio-Canada. En ligne.

2. Au sujet de l'IDU

L'Institut de développement urbain du Québec (IDU) est un organisme indépendant et à but non lucratif. Porte-parole de l'industrie immobilière commerciale, il veille à défendre les intérêts de l'industrie. Ses membres sont des promoteurs, des propriétaires et des gestionnaires immobiliers, des investisseurs et des prêteurs, ainsi que des professionnels œuvrant dans des secteurs connexes: avocats, architectes, urbanistes, entreprises de services, etc.

L'IDU se consacre au progrès de l'industrie immobilière commerciale et au développement urbain responsable au Québec. L'industrie de l'immobilier commercial contribue annuellement à hauteur de 15,1 milliards de dollars au PIB du Québec. Elle génère plus de 12 milliards en retombées économiques et plus d'une centaine de milliers d'emplois sont soutenus par ses activités. Elle contribue à la hauteur de 6,7 milliards de dollars en revenus fiscaux pour les différents gouvernements.

Sur le territoire de la Capitale-Nationale seulement, l'industrie immobilière commerciale contribue à la hauteur de 53 % de toutes les taxes foncières perçues, soit 585 millions de dollars en impôts fonciers. L'impact de l'industrie pour la région se chiffre à 1,6 milliard de dollars et génère plus de 12000 emplois-années.

3. Enjeux et recommandations

Avec les explications contenues dans les prochains paragraphes, l'IDU souhaite sensibiliser le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) à certains enjeux en lien avec la construction du tramway et du RSTC. Pour ce faire, il propose également quelques recommandations en lien avec chacun des thèmes abordés ci-dessous.

1. Aménagement du territoire : encourager le développement d'aires TOD et le transport collectif

Le *Transit-oriented development* (TOD) est un concept couramment utilisé en aménagement du territoire et du transport. Dans celui-ci, une aire de densité moyenne ou forte est située à une courte distance (de 400 à 800m) d'une station de transport en commun. Ce concept sert à assurer une utilisation optimale du transport en commun, puisque l'aménagement du territoire est conçu en fonction de l'accessibilité des résidents aux infrastructures en transport. Également, l'aire TOD « comprend généralement une mixité d'usages tels que résidentiel, commercial et d'emploi, le tout conçu pour le piéton, sans toutefois exclure la voiture.⁵» Dans la vision d'aménagement du secteur Chaudière qui est en cours d'élaboration, ce type de développement a été proposé pour les zones situées autour du Terminus Le Gendre.

L'IDU a au cœur de sa vision l'intensification urbaine. Intensifier la ville, cela signifie qu'il faut maximiser l'espace des centres-villes afin de favoriser l'émergence de milieux de vie qui correspondent aux besoins des générations actuelles et futures. Cette approche s'oppose à l'étalement urbain. L'IDU propose que quatre pôles de la ville (Chaudière, Laurier, St-Roch-ExpoCité et Lebourgneuf) soient aménagés selon cette même logique. En effet, l'implantation de ces aires TOD permettrait de favoriser non seulement l'utilisation du tramway, mais aussi l'intermodalité, rappelant au passage qu'il n'y a pas de « frontière étanche entre chaque catégorie d'usagers du réseau routier. Piéton, cycliste, automobiliste, motocycliste, usager du transport en commun, toute personne est parfois l'un, parfois l'autre.⁶», pour répéter les propos de citoyens qui ont défendu la pertinence du RSTC.

D'autre part, lorsqu'il s'agit de parler d'aménagement du territoire, l'IDU aime citer en exemple le Quartier international de Montréal (QIM), qui n'est rien d'autre que « le principal grand projet urbain ayant marqué le Centre de Montréal au tournant du 21^e siècle.⁷» Si le QIM s'est mérité de tels éloges et de nombreux prix de reconnaissance, l'on s'entend généralement pour dire que c'est

⁵INSTITUT DE DÉVELOPPEMENT URBAIN DU QUÉBEC (2019). *Potentiel de redéveloppement des pôles structurants*. En ligne.

⁶58 SIGNATAIRES (2020). *Appuyons notre réseau structurant de transport en commun*. *Journal de Québec*. En ligne.

⁷VILLE DE MONTRÉAL (2016). *Plan d'urbanisme de Montréal*. En ligne.

à cause de ses aménagements de qualité, qui ont su attirer des investissements internationaux de haut calibre et qui ont été conçus pour assurer la sécurité et le confort des piétons. Pour augmenter les chances de succès du projet de Québec, l'IDU propose que la Ville continue de s'inspirer des meilleures pratiques, ici et ailleurs partout dans le monde, afin de cibler les meilleures approches à adopter avec le présent projet.

Recommandations

- Encourager le développement d'aires TOD dans les principaux pôles d'activité de la ville;
- S'inspirer des meilleures pratiques en matière d'aménagement urbain pour valoriser notamment des modes de transport alternatifs au transport automobile.

2. Immobilier : encourager la diversité et la densité aux abords du RSTC

La logique financière traditionnelle veut que les projets immobiliers qui se trouvent le long d'un parcours ou à proximité d'un réseau de transport prennent de la valeur. D'une part, cette hausse « témoigne de la valeur économique que les citoyens accordent à une plus grande mobilité et à des temps de déplacement plus courts ». D'autre part, elle « illustre la valeur accordée par les entreprises aux infrastructures de transport en commun et à la hausse d'achalandage qu'elles génèrent.⁸».

Sans vouloir nier ce constat, il est important de savoir que cette hausse de valeur a des impacts en termes d'accessibilité au logement et qu'il serait d'usage d'encourager la densité et la mixité sociale et des usages aux abords du tramway.

D'entrée de jeu, l'IDU souhaite appuyer la position de la Ville de Québec sur la question des redevances en transport le long du tracé⁹. Bien que cette redevance ait le potentiel de financer une partie de l'investissement municipal du projet, l'organisation estime que cette taxe aura des répercussions évidentes sur le prix des loyers.

En effet, qui dit hausse de la valeur immobilière dit aussi augmentation des taxes foncières, celles-ci étant déterminées à partir de la valeur du bien immobilier, contenue dans le rôle d'évaluation municipale. Ce cercle en apparence vertueux favorise par ailleurs la hausse de la valeur des terrains, donc des coûts de réalisation des unités d'habitation et ultimement, de leur prix de location ou de vente.

⁸CHAMBRE DE COMMERCE DU MONTRÉAL MÉTROPOLITAIN (2010). *Le transport en commun, au cœur du développement économique de Montréal*. En ligne. p.32.

⁹MARTIN, Stéphanie (2020). *Tramway : la Ville dit non à l'imposition d'une redevance*. En ligne.

Suivant cette même logique, au lieu de favoriser la densification, ce transfert de la facture au futur propriétaire ou locataire a pour effet d'encourager la gentrification et l'exode des familles, des aînés et des travailleurs à modeste revenu vers des secteurs plus éloignés, qui sont pourtant la clientèle historique du transport en commun.

Du côté des constructeurs et des promoteurs immobiliers, cette hausse de taxes risque aussi de favoriser pernicieusement la construction d'immeubles de moindre qualité, au détriment de la durabilité, du confort et de l'esthétisme du projet, pour en sauvegarder au maximum la mise en marché. Pendant les audiences publiques menées par le BAPE en juillet dernier, plusieurs citoyens ont d'ailleurs soulevé leurs préoccupations face à la problématique des nuisances acoustiques causées par le passage du tramway, particulièrement dans des secteurs qui sont présentement peu affectés par le passage des autobus du RTC.

Recommandation

- Ne pas imposer de fardeau fiscal supplémentaire aux promoteurs et aux constructeurs immobiliers afin de favoriser la densité et la mixité sociale et des usages aux abords du RSTC.

3. **Transport** : desservir les principaux pôles d'activité de la ville et harmoniser les services dans la région métropolitaine

D'abord, l'IDU félicite le Bureau de projet pour les efforts consacrés à ce projet, puisque l'accessibilité au réseau, sa capacité ainsi que la durée des trajets seront substantiellement améliorées, si l'on se fie aux projections déposées par la Ville¹⁰. Avec le RSTC, non seulement les résidents qui se trouvent dans des secteurs déjà bien denses et desservis comme le Pôle Sainte-Foy verront des améliorations notables à l'offre en transport, mais les citoyens résidant au nord de l'autoroute Félix-Leclerc, pour ne nommer que ceux-ci, seront beaucoup plus nombreux à se trouver à une distance de marche raisonnable d'une station. Tout cela, sans compter l'ajout de stationnements incitatifs (Parc-O-Bus), l'augmentation de la fréquence pour certains trajets, etc.

Aussi, le pôle Chaudière, dont la vision d'aménagement de la Ville est en cours d'élaboration, aura la chance de voir son potentiel croître rapidement, avec l'implantation de la toute première station du tramway, qui sera située sur l'avenue Le Gendre. L'IDU salue d'ailleurs la vision de la Ville dans le développement de ce pôle qui sera à la fois un lieu de résidence pour près de 4000 nouveaux ménages¹¹, ainsi qu'un pôle technologique. Le développement du transport étant intrinsèquement lié au développement des territoires, nul doute que ce projet contribuera à dynamiser rapidement

¹⁰VILLE DE QUÉBEC (S.D.). *Des bénéfices pour tous*. En ligne.

¹¹MOALLA, Taïeb (2020). *Secteur Chaudière : «Une petite ville» de 9 000 personnes autour du tramway*. *Journal de Québec*. En ligne.

le secteur.

En contrepartie, l'IDU estime que l'aéroport Jean-Lesage, qui est un lieu de haute importance en matière de transport, devrait faire l'objet d'analyses en vue d'être potentiellement desservi par le tramway. En augmentant ainsi l'accessibilité et l'attractivité de la ville, les voyageurs, les gens d'affaires et les travailleurs d'ici et d'ailleurs verront leur temps de déplacement considérablement réduit et celui-ci sera beaucoup plus confortable. De plus, comme l'IDU l'a déjà évoqué, la région de Québec a la chance de disposer d'un aéroport de calibre international. « À l'instar des autres villes ouvertes sur le monde, Québec, dont l'arrondissement historique est reconnu comme l'un des secteurs les plus attrayants et "marchables" d'Amérique du Nord, aurait avantage à offrir à ses visiteurs internationaux la possibilité de découvrir la ville par des modes de transport durables.¹² »

Dans un autre ordre d'idées, l'IDU déplore que le quartier Lebourgneuf ne fasse pas l'objet d'un pôle d'échanges, ni ne soit desservi par le tramway. Et pourtant, ce secteur, qui est le 3^e plus important pôle régional, jouit déjà d'un dynamisme appréciable, plusieurs ménages, commerces et industries s'y établissant, année après année, depuis plus d'une décennie. Lorsqu'il est temps de parler de transport en commun, ce secteur fait pourtant piètre figure : desservi actuellement par quelques autobus et un métrobus, la desserte de ce secteur ne sera guère améliorée avec l'arrivée du RSTC. Bien que l'on invoque du côté de la Ville un trop faible volume de déplacements dans ce secteur¹³, l'IDU maintient toutefois que le quartier est laissé pour compte et devrait faire l'objet d'une réflexion plus approfondie. Par exemple, l'IDU propose de connecter le pôle St-Roch à Lebourgneuf, et ainsi « relier ExpoCité par un mode à grande capacité permettant d'assurer un niveau de service digne d'une ville moderne lors de grands événements.¹⁴ » Qui plus est, des projets de construction majeurs ont été annoncés récemment dans ce secteur, comme la construction de 11 immeubles totalisant 2200 unités¹⁵. Il va sans dire que l'arrivée de ces nouveaux résidents pourrait substantiellement améliorer la part modale en transport en commun, ou à l'inverse, accentuer la congestion routière déjà bien présente le long de l'autoroute Robert-Bourassa, selon la desserte en transport en commun qui leur sera offerte

Aussi, l'IDU fait remarquer que l'abandon potentiel d'une partie du tracé dans l'arrondissement de Charlesbourg, en situation de dépassement de coûts, serait éminemment regrettable. Comme le dit la Ville elle-même, le passage du tramway dans ce secteur permettra de réduire la circulation dans le quartier patrimonial du Trait-Carré, ainsi qu'améliorer l'environnement urbain par une reconfiguration routière de l'Avenue Isaac-Bédard¹⁶. L'IDU encourage donc la Ville à conserver cet arrondissement dans ses plans futurs de tramway, afin que le projet conserve son potentiel

¹²INSTITUT DE DÉVELOPPEMENT URBAIN DU QUÉBEC (2019). *Potentiel de redéveloppement des pôles structurants*. En ligne.

¹³NORMAND, Rémy (2018). *Pourquoi Le Gendre et non Lebourgneuf*. *Le Soleil*. En ligne.

¹⁴INSTITUT DE DÉVELOPPEMENT URBAIN DU QUÉBEC (2019). *Potentiel de redéveloppement des pôles structurants*. En ligne.

¹⁵COUILLARD, Alain (2020). *Le Quartier Mosaïque – Un projet de 750 M\$ dans Lebourgneuf*. *L'Actuel*. En ligne.

¹⁶VILLE DE QUÉBEC (2020). *Réseau structurant de transport en commun : en route vers la modernité*. En ligne.

structurant pour toute la ville et puisse, par le fait-même, améliorer la qualité de vie des habitants du secteur. Si toutefois le tracé devait être réduit pour des considérations budgétaires, il propose que des phases subséquentes au projet, qui comprennent le rallongement du réseau, soient déterminées et incorporées aux plans.

Pour clore ce thème du transport, mentionnons que l'IDU milite en faveur de l'harmonisation des tarifs de transport en commun et estime que cette avenue devrait être d'autant plus considérée avec l'arrivée du RSTC. La Communauté métropolitaine de Québec (CMQ), qui regroupe 28 municipalités, comprend actuellement quatre entités de transport en commun : le Réseau de transport de la Capitale (RTC), la Société de transport de Lévis (STL), Transport collectif de la Jacques-Cartier (TCJC) et PLUMobile (Côte-de-Beaupré et Île d'Orléans). Un des enjeux est sans contredit les tarifs non harmonisés d'une société de transport à une autre. Par exemple, la situation actuelle défavorise grandement les citoyens de Lévis travaillant au centre-ville de Québec, ceux-ci n'ayant d'autre choix que de se prémunir de deux titres mensuels pour se déplacer convenablement. Avec l'arrivée prochaine du RSTC et la bonification récemment annoncée des services de transport en commun dans la couronne périphérique de l'agglomération¹⁷, la communauté immobilière estime que la proposition est plus que jamais d'actualité. Pour résumer le tout en une phrase courte, il s'agit de mettre le transport au service du citoyen et non l'inverse. Si on prend l'exemple de la ville de Montréal, celle-ci a réussi à régler ce problème en créant l'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM), qui, depuis 2017, établit les tarifs de transport en commun sur tout son territoire, qui réunit notamment les villes de Montréal, Laval et Longueuil. Comme l'explique l'ARTM, « En réduisant le nombre d'organismes de transport de 16 à 5, le nouveau modèle [aura permis] d'améliorer l'efficacité et la cohérence des transports de la région, et ainsi d'offrir aux clients une approche simplifiée.¹⁸»

Sur ce même propos, l'IDU se questionne d'ailleurs sur l'arrimage qui sera fait entre les deux projets que sont le RSTC et le troisième lien. Si le gouvernement provincial a demandé aux autorités municipales de réévaluer l'achalandage des secteurs où le tramway côtoiera la sortie du tunnel du troisième lien, il appert que les deux projets semblent élaborés en silos. Or, la coordination entre ceux-ci pourrait certainement permettre d'améliorer les services aux citoyens et de réaliser des économies d'échelle non négligeables.

¹⁷RÉSEAU DE TRANSPORT DE LA CAPITALE (2020). *Bonification majeure des services et des infrastructures de transport en commun dans la couronne périphérique*. En ligne.

¹⁸AUTORITÉ RÉGIONALE DE TRANSPORT MÉTROPOLITAIN (S.D.). *À propos*. En ligne.

Recommandations

- Planifier des phases subséquentes pour le développement du tramway, en vue de le connecter, par exemple, à d'autres pôles d'activités ou de transit comme l'aéroport de Québec, le quartier Lebourgneuf ainsi que le Pôle Charlesbourg, si celui-ci devait être écarté des plans actuels;
- Harmoniser et intégrer les services de transport en commun dans la région métropolitaine de Québec;
- Arrimer le projet du RSTC avec celui du troisième lien pour optimiser leur complémentarité et réaliser des économies d'échelle;
- Définir une vision à long terme du transport en commun à Québec.

4. Nuisances pendant et après les travaux : mettre en place des mesures pour limiter les impacts négatifs

Sur la question des nuisances, il ne faut pas se leurrer : la construction de ce tel projet aura des impacts sur les activités et les revenus de plusieurs entreprises et commerces de Québec. C'est pourquoi, la Ville a déjà prévu un soutien financier à ces entreprises et commerces qui sont situés dans un périmètre de 200 mètres autour de la zone de travaux et qui sont susceptibles de connaître une diminution de leur achalandage et de leur chiffre d'affaires¹⁹.

Cependant, l'IDU souhaiterait partager son expertise dans ce domaine en prenant appui sur une consultation qu'il a menée auprès de ses membres ainsi que d'autres organisations provenant d'horizons variés, sur le projet de réfection de la rue Sainte-Catherine Ouest, à Montréal²⁰. Cette consultation n'avait d'autre but que d'assurer un fonctionnement optimal du secteur concerné, pendant et après la réalisation des travaux.

Voici donc un résumé des principales recommandations qui avaient été identifiées lors de la rencontre et qui s'avèrent certainement pertinentes dans le présent projet.

¹⁹VILLE DE QUÉBEC (2020). *Réponses aux questions et commentaires pour le projet de construction d'un tramway sur le territoire de la ville de Québec*. Registre des évaluations environnementales. En ligne.

²⁰INSTITUT DE DÉVELOPPEMENT URBAIN (2014). *Projet Sainte-Catherine Ouest : les recommandations de l'IDU*. En ligne.

Recommandations

- **Logistique des chantiers** : il est impératif que la Ville limite le nombre d'autres chantiers (privés et publics) dans les axes parallèles et transversaux situés à proximité des chantiers. La Ville doit insister sur des travaux de qualité et établir des horaires et des façons de faire qui limitent la durée des travaux (ex. : engagements de travail en continu les fins de semaine, la nuit, etc.) et les perturbations (bruit, poussières) causées par ceux-ci;

L'IDU recommande aussi de réaliser le maximum de composantes hors du chantier, pour ensuite les installer sur le site, afin de minimiser les interventions, le bruit et la dangerosité. Autant que possible, la livraison des matériaux de construction devrait être effectuée selon le principe du « Just in time »;

- **Stationnement** : il est indispensable de maintenir ou d'assurer une offre de stationnement adéquate dans les rues commerciales de la ville. En plus d'optimiser l'utilisation des places existantes, de nouveaux stationnements devraient être envisagés pour compenser la perte éventuelle d'espaces de stationnement;
- **Accessibilité aux commerces et aux entreprises pendant les travaux** : il est essentiel de créer des mesures spéciales pour limiter les interruptions durant les périodes de très fort achalandage, par exemple la période des Fêtes. De plus, la Ville doit s'assurer que les consommateurs et les livreurs auront accès aux commerces autant que possible, en plus de permettre aux commerçants de bénéficier d'heures d'ouverture flexibles;
- **Communications de la Ville** : l'IDU souhaite une transparence complète de la part de la Ville sous forme de communications fréquentes sur les délais et les étapes des travaux. Les communications de la Ville devront aussi être acheminées à tous les riverains, qu'ils soient commerçants, entrepreneurs, propriétaires, locataires, résident et leur indiquer, dans la mesure du possible, la date de fin des travaux. La Ville devrait également examiner la possibilité d'appliquer des pénalités en cas de retard.

5. **Communications** : ouvrir le dialogue avec les parties prenantes externes

L'IDU croit en l'importance d'une collaboration étroite entre les acteurs privés et publics de tous horizons. Pour maximiser la réussite des grands projets de développement, tel que le RSTC, l'IDU estime en effet que les autorités municipales devraient non seulement collaborer avec les différents paliers gouvernementaux et les citoyens, comme elles le font déjà, mais également

échanger avec les acteurs du milieu qui sont touchés de près par le projet. Cette collaboration entre les différentes parties prenantes permet non seulement de concourir aux objectifs de la collectivité, mais permet également à chaque acteur de devenir ambassadeur du projet et de contribuer à son acceptabilité.

Depuis un certain temps, l'IDU milite d'ailleurs pour que des ententes publiques soient établies entre la Ville et les promoteurs dans les aires TOD, « afin d'augmenter la prévisibilité des investissements immobiliers et publics ainsi que les retombées fiscales dans ces secteurs.²¹»

Reconnaissant les efforts qui ont été déjà consentis par la Ville dans ce projet, par exemple par l'organisation de consultations publiques, l'IDU espère toutefois que la Ville ouvrira la discussion de manière plus formelle aux différentes étapes du projet, afin de le consulter sur les différents enjeux du projet. Ces rencontres seront très certainement l'occasion de trouver des solutions communes aux problématiques soulevées.

Recommandation

- Formaliser les rencontres de la Ville avec les différentes parties prenantes du projet, dont le secteur immobilier, afin de discuter de ses principaux enjeux.

4. Conclusion

En somme et malgré les enjeux soulevés, l'IDU continue d'appuyer le projet de construction de tramway à Québec et demeure convaincu que ce projet est nécessaire pour répondre aux besoins en mobilité des citoyens et à l'urbanisation croissante de la société québécoise.

S'il n'existe pas de projet parfait, il n'en demeure pas moins que les constats de la Ville sont fondés : face à l'augmentation constante de la population et aux besoins impératifs de protéger l'environnement, de prévenir la dégradation des conditions de circulation et d'augmenter la capacité de notre réseau de transport; ne rien faire, ce n'est pas une option.

En contrepartie, l'IDU souhaite vivement que ses recommandations soient considérées pour la poursuite du projet. Que l'on parle de mixité sociale, d'amélioration du tracé pour desservir les autres pôles d'activités et de transit, d'atténuer les impacts potentiels pour les commerces et entreprises situés le long du parcours, d'ouvrir le dialogue avec les groupes d'intérêt et les parties prenantes externes, de favoriser l'aménagement d'aires TOD ailleurs que dans le seul secteur Chaudière ou de mieux arrimer ce projet avec le troisième lien, les enjeux sont nombreux et méritent d'être pris en compte et ce, pour le bénéfice de notre collectivité.

²¹INSTITUT DE DÉVELOPPEMENT URBAIN DU QUÉBEC (2019), *Potentiel de redéveloppement des pôles structurants*. En ligne.

Références

58 SIGNATAIRES (2020). *Appuyons notre réseau structurant de transport en commun*. *Journal de Québec*. En ligne. <https://www.journaldequebec.com/2020/02/15/appuyons-notre-reseau-structurant-de-transport-en-commun>. Consulté le 18 juillet 2020.

AUTORITÉ RÉGIONALE DE TRANSPORT MÉTROPOLITAIN (S.D.). *À propos*. En ligne. <https://parlonstarification.quebec/a-propos/>. Consulté le 18 juillet 2020.

CHAMBRE DE COMMERCE DU MONTRÉAL MÉTROPOLITAIN (2010). Le transport en commun, au cœur du développement économique de Montréal. En ligne. https://www.ccomm.ca/~media/Files/News/2010/10_11_26_ccmm_etude-transport_fr.pdf?la=fr. P.32. Consulté le 18 juillet 2020.

CLICHE, Jean-François (2018). *10 milliards \$ pour un troisième lien?* *Le Soleil*. En ligne. <https://www.lesoleil.com/actualite/10-milliards--pour-un-troisieme-lien-9552897413fddbde4dc8470beaf71745>

COUILLARD, Alain (2020). *Le Quartier Mosaïque – Un projet de 750 M\$ dans Lebourgneuf*. *L'Actuel*. En ligne. <https://www.quebechebdo.com/local/lactuel/188305/le-quartier-mosaique-un-projet-de-750m-dans-lebourgneuf/>. Consulté le 18 juillet 2020.

INSTITUT DE DÉVELOPPEMENT URBAIN (2014). *Projet Sainte-Catherine Ouest : les recommandations de l'IDU*. En ligne. <https://cdn.ca.yapla.com/company/CPY33Cma1BQmWqtEySkclKp/asset/files/Projet%20Sainte-Catherine%20Ouest.pdf>. Consulté le 18 juillet 2020.

INSTITUT DU DÉVELOPPEMENT URBAIN (2018). *L'IDU, Accès transports viables, le Conseil régional de l'environnement et la Chambre de commerce et d'industrie de Québec s'unissent pour soutenir et promouvoir le Réseau structurant de transport en commun de Québec*. En ligne. <https://www.idu.quebec/fr/nouvelles/l-idu-acces-transports-viables-le-conseil-regional-de-l-environnement-et-la-chambre-de-commerce-et-d-industrie-de-quebec-s-unissent-pour-soutenir-et-promouvoir-le-reseau-structurant-de-transport-en-commun-de-quebec>. Consulté le 18 juillet 2020.

INSTITUT DU DÉVELOPPEMENT URBAIN (2019). *L'IDU, la Chambre de commerce et d'industrie de Québec et leurs partenaires joignent leurs voix en appui au Réseau structurant de transport en commun*. En ligne. <https://www.idu.quebec/fr/nouvelles/lidu-la-chambre-de-commerce-et-dindustrie-de-quebec-et-leurs-partenaires-joignent-leurs-voix-en-appui-au-reseau-structurant-de-transport-en-commun>. Consulté le 18 juillet 2020.

INSTITUT DE DÉVELOPPEMENT URBAIN DU QUÉBEC (2019), *Potentiel de redéveloppement des pôles structurants*. En ligne. https://www.dropbox.com/s/exfgbrqxpizhv5a/Final%20-%20IntenCit%C3%A9_Rapport_3.0%20SANS%20MARQUE.pdf?dl=0. Consulté le 18 juillet 2020.

LAVALLÉE, Jean-Luc (2017). *Québec... la seule ville canadienne sans projet de transport collectif*. TVA Nouvelles. En ligne. <https://www.tvanouvelles.ca/2017/11/13/quebec-la-seule-ville-canadienne-sans-projet-de-transport-collectif>. Consulté le 18 juillet 2020.

LAVOIE, Jonathan (2017). *Transports en commun : Québec dernière de classe au pays*. Radio-Canada. En ligne. <https://ici.radio-canada.ca/nouvelle/1070223/quebec-royaume-voiture-travail-transport-commun-recensement-2016>. Consulté le 18 juillet 2020.

LAVOIE, Jonathan (2020). *Jean Rousseau suggère la «fusion» des projets de tramway et de 3^e lien*. Radio-Canada. En ligne. https://ici.radio-canada.ca/nouvelle/1720036/tramway-troisieme-lien-quebec-transport-commun-jean-rousseau?fbclid=IwAR3Aldm_T8WiXJ7js2mmYZcXCqyCXyYY8Y-bs9CR1QX1P_FXXBZqhFG52T8. Consulté le 18 juillet 2020.

MARTIN, Stéphanie (2020). *Tramway : la Ville dit non à l'imposition d'une redevance*. Journal de Québec. En ligne. <https://www.journaldequebec.com/2020/07/22/la-ville-dit-non-a-limposition-dune-redevance>. Consulté le 23 juillet 2020.

MOALLA, Taïeb (2020). *Secteur Chaudière : « Une petite ville » de 9 000 personnes autour du tramway*. En ligne. <https://www.journaldequebec.com/2020/06/15/secteur-chaudiere-une-petite-ville-de-9000-personnes-autour-du-tramway>. Consulté le 18 juillet 2020.

NORMAND, Rémy (2018). *Pourquoi Le Gendre et non Lebourgneuf*. Le Soleil. En ligne. <https://www.lesoleil.com/opinions/point-de-vue/pourquoi-le-gendre-et-non-lebourgneuf-bac07cd45cd9bdad8a3bca7957892164>. Consulté le 18 juillet 2020.

RÉSEAU DE TRANSPORT DE LA CAPITALE (2020). *Bonification majeure des services et des infrastructures de transport en commun dans la couronne périphérique*. En ligne. <https://www.rtcquebec.ca/medias/nouvelles/bonification-majeure-des-services-et-des-infrastructures-de-transport-en-commun>. Consulté le 18 juillet 2020.

VILLE DE QUÉBEC (S.D.) *Des bénéfices pour tous*. En ligne. <https://reseaustructurant.info/> Consulté le 18 juillet 2020.

VILLE DE QUÉBEC (2020). *Réponses aux questions et commentaires pour le projet de construction d'un tramway sur le territoire de la ville de Québec*. *Registre des évaluations environnementales*. En ligne. <https://www.ree.environnement.gouv.qc.ca/dossiers/3211-08-015/3211-08-015-24.pdf>. Consulté le 18 juillet 2020.

VILLE DE QUÉBEC (2020). *Réseau structurant de transport en commun : en route vers la modernité*. En ligne. https://reseaustructurant.info/docs/Pr%C3%A9sentation_Limoilou-Charlesbourg.pdf. Consulté le 18 juillet 2020.

VILLE DE MONTRÉAL (2016). *Plan d'urbanisme de Montréal*. En ligne. http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/PLAN_URBANISME_FR/MEDIA/DOCUMENTS/160125_2_5.PDF. Consulté le 18 juillet 2020.