

Québec, le 30 juillet 2020

**356**    **P**     **NP**     **DM116**  
Projet de construction d'un tramway à Québec  
6211-14-012

Madame Corinne Gendron, présidente de la commission  
Monsieur Antoine Morissette et Monsieur Pierre Renaud, commissaires ad hoc

Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE)  
140, Grande Allée Est, bureau 650  
Québec (Québec) G1R 5N6

**OBJET :** Audience publique sur le projet de construction d'un tramway à Québec

## Présentation de Mobili-T

Mobili-T, le Centre de gestion des déplacements du Québec métropolitain est un organisme à but non lucratif dont la mission consiste à rendre les alternatives à l'auto solo accessibles et attrayantes en assistant les organisations dans la mise en place de solutions adaptées qui favoriseront et faciliteront une mobilité durable dans leur milieu. Financé en partie par le Ministère des Transports du Québec (MTQ), l'organisme couvre les territoires de la Capitale-Nationale et de la Chaudière-Appalaches, en plus des régions du Bas-Saint-Laurent et de la Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine.

## Appui au projet

Mobili-T se réjouit du projet de Réseau structurant de transport en commun (RSTC) proposé par la Ville de Québec, dont la construction d'un tramway qui fait l'objet de la présente commission d'enquête du BAPE. La bonification de l'offre en transport collectif à Québec expose une grande opportunité pour repenser et optimiser les déplacements dans la région afin de favoriser les changements de comportement de la population vers une mobilité plus

durable. Dans la lutte aux changements climatiques, la réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES) est primordiale. Rappelons que le secteur des transports est responsable de 43 % des émissions de GES au Québec<sup>1</sup>. Il apparaît alors évident qu'il faille accroître la demande pour les transports viables afin de réduire les impacts sur l'environnement et d'accroître le bien-être individuel et collectif. C'est aussi en ce sens que s'articule la vision de Mobili-T.

## Préoccupations

**Abandon de la composante Trambus et des remontées mécaniques.** Le projet de RSTC, dans sa mouture initiale, visait à relier les principaux générateurs de déplacements aux différents bassins de population de la ville, à la fois vers les quartiers centraux et vers les banlieues. Les composantes Tramway et Trambus étant les colonnes vertébrales du réseau, elles offraient une desserte plus accrue, en site propre, pour les secteurs à forte densité de population et comportant un grand nombre de générateurs de déplacements (entreprises, commerces et institutions publiques). Bien que le Tramway offre toujours une part de cette desserte, le Trambus ne fait désormais plus partie du projet. Parmi les grands générateurs de déplacements délaissés par le retrait du Trambus, on compte, entre autres, le site d'ExpoCité (Centre de foires de Québec, Centre Vidéotron et Grand Marché de Québec), les Cégeps Limoilou, Garneau, Sainte-Foy et Champlain St. Lawrence, l'Université Laval, l'Institut universitaire en santé mentale de Québec (IUSMQ), l'Hôpital du Saint-Sacrement et l'Hôpital de l'Enfant-Jésus, qui, à terme, deviendra le plus grand centre hospitalier de l'Est de la province. On y trouve aussi les pôles D'Estimauville et Saint-Roch, où sont regroupés plusieurs employeurs, ainsi que les quartiers Maizerets, Limoilou, Saint-Roch et Saint-Sauveur qui figurent parmi les quartiers les plus densément peuplés de la Vieille-Capitale.

Mobili-T est préoccupé par le retrait de cette composante essentielle à la gestion de la demande en transport.

Comme l'offre et la demande sont intimement liées en matière de transport, il est beaucoup plus simple de travailler à la mise en place de mesures en gestion de la demande lorsque l'offre est bonifiée. Bien que des Métrobus et des voies réservées latérales sont prévues pour remplacer les circuits Trambus, on constate une perte d'efficacité importante par rapport à la proposition initiale. En effet, les voies réservées latérales en milieu urbain sont soumises aux mêmes aléas de circulation que l'automobile, soit les feux de circulation et le trafic aux intersections, les voitures pouvant emprunter les voies réservées pour le virage à droite, en plus des arrêts à effectuer pour embarquer et débarquer les passagers et passagères. Il devient donc plus difficile de compétitionner l'automobile en termes de temps de déplacements. La suppression des remontées mécaniques qui faisaient également partie de la composante Trambus vient quant à elle retirer complètement la desserte entre la Haute-Ville et la Basse-Ville dans l'ouest de la ville et vers de grands générateurs comme l'Hôpital du Saint-Sacrement et le Cégep Garneau, notamment.

***Gestion de la demande et rentabilité du Tramway (et du Trambus).*** La crise sanitaire liée à la COVID-19 a donné un coup dur aux services de transport en commun dans les derniers mois. L'effort entamé pour redonner confiance à la population envers ce service et inciter un transfert modal devra être poursuivi dans les années à venir par le Réseau de transport de la Capitale (RTC) et les autres acteurs de la région œuvrant en mobilité durable. En ce sens, un projet comme le RSTC, qui permet de bonifier la qualité de l'offre en transport collectif, est fort pertinent. Cependant, la demande doit aussi être

au rendez-vous pour qu'il y ait un bon achalandage et que l'investissement soit rentable.

Bien que certains des grands générateurs de déplacements de Québec sont consultés dans la planification du projet de Tramway, Mobili-T est préoccupé quant à la participation de ces générateurs à plus long terme. Il serait dommage de voir l'auto solo dominer les parts modales de déplacements à proximité des composantes du Tramway (et du Trambus). Les générateurs de déplacements sont en grande partie responsables des problèmes de congestion routière, et, de l'achalandage dans les transports en commun. Bien entendu, c'est l'achalandage dans les transports en commun qui est visé par le projet, d'autant plus que l'offre y sera bonifiée, permettant ainsi d'accueillir de nouveaux usagers et usagères. Pour assurer un transfert modal, il est nécessaire que les générateurs de déplacements embarquent dans le projet et entreprennent une démarche en ce sens. Un transfert de l'utilisation de l'auto solo vers un mode de transport durable de l'ordre de 4 à 20 % peut être envisagé pour les déplacements en période de pointe à la suite de l'implantation de mesures en gestion des déplacements<sup>2</sup>. La gestion de la demande en transport est donc intimement liée à la rentabilité d'un projet de transport en commun comme le RSTC. Elle permet aussi le développement de nouveaux projets de transports viables dans le futur, afin d'accroître l'offre et répondre à cette nouvelle demande en constante évolution.

## **Recommandations**

### ***Prévoir de la réglementation en matière de gestion des déplacements.***

L'adoption d'un plan de gestion des déplacements avec des mesures en mobilité durable par les principaux générateurs situés à proximité du

Tramway et des autres composantes du RSTC, dont le Trambus, permettrait d'accroître la demande et d'assurer la rentabilité du projet sur le long terme. Mobili-T propose ainsi la mise en place d'une réglementation en matière de gestion de la demande en transport.

### **1. Réglementation imposant aux entreprises et institutions de plus de 100 employé-es (ou étudiant-es) à se doter d'un plan de gestion des déplacements**

Un plan de gestion des déplacements (PGD) vise à dresser un portrait d'une organisation en ce qui a trait au transport des personnes et à développer des solutions concrètes, adaptées au contexte, qui favoriseront l'utilisation des modes de transport durables et augmenteront l'accessibilité du site. Un PGD se décline généralement en trois grandes étapes, soit **le diagnostic, le plan d'action**, ainsi que **la mise en œuvre et le suivi** des mesures en mobilité durable. Les Centres de gestion des déplacements (CGD) sont mandatés par le MTQ afin d'offrir ce type de service aux entreprises et institutions en les accompagnant dans cette démarche. L'étape du diagnostic vise dans un premier temps à faire état de l'offre en transport et de l'aménagement urbain autour du générateur, de ses installations et infrastructures, ainsi que ses programmes internes liés aux déplacements. Dans un deuxième temps, une étude est réalisée sur les habitudes de déplacements et sur les potentiels en matière de changement de comportement des employé-es, étudiant-es et/ou client-es du générateur, par le biais d'un sondage. Le plan d'action vient ensuite proposer une série de mesures concrètes, pertinentes au contexte, à mettre en place pour bonifier les installations et programmes du générateur, qui se divisent généralement en plusieurs axes de travail, soit la gestion interne, les communications, les transports collectifs, les transports actifs, le covoiturage, le stationnement et les déplacements professionnels. L'étape de mise en œuvre et de suivi vise à assurer la pérennité des mesures en

réévaluant les besoins et les enjeux liés au transport dans le temps. Tel que mentionné précédemment, une telle démarche accroît les possibilités de transfert modal vers des modes durables, autres que l'auto solo. Le projet de RSTC s'inscrit bien dans cette stratégie d'intermodalité, avec les vélos-gares, les véhicules en autopartage et les Parc-O-Bus qui sont déjà prévus aux deux pôles d'échanges de même qu'à certaines stations sur le tracé du Tramway.

À titre d'exemple, l'État de Washington, aux États-Unis, a adopté la « *Commute Trip Reduction Law*<sup>3</sup> », qui oblige l'adoption d'un plan de gestion des déplacements chez les entreprises comptant 100 employé-es ou plus travaillant à temps plein sur un même site, dont le trajet domicile-travail s'effectue aux heures de pointes et qui sont situées sur le territoire des neufs comtés les plus peuplés de l'État. Ce plan doit être basé sur les stratégies de gestion de la demande en transport qui ont le potentiel d'avoir le plus d'impact sur les habitudes de leurs employé-es et doit prévoir des cibles de réduction des déplacements effectués au moyen de l'automobile et sur le nombre total de kilomètres parcourus.

Plus près de chez nous, l'arrondissement Saint-Laurent à Montréal a adopté un règlement obligeant tout projet institutionnel, commercial ou industriel comprenant plus de 100 cases de stationnement à mettre en place un plan de gestion des déplacements (PGD). Adopté en 2016, ce règlement s'applique à tout nouveau bâtiment ou bâtiment déjà existant pour lequel sont effectués des modifications au stationnement.

Le Plan de mobilité durable de la Ville de Québec, déposé en 2011, faisait d'ailleurs état de la pertinence de reconnaître les entreprises et les institutions comme des acteurs de la mobilité durable. Parmi les recommandations en ce sens, le groupe de travail recommandait aux

entreprises et institutions de 100 employé-es et plus de se doter d'un plan de mobilité d'entreprise s'inspirant des orientations du Plan de mobilité durable<sup>4</sup>. Mobili-T croit ainsi que la Ville de Québec aurait avantage à aller un pas en avant de cette recommandation et de l'imposer dans les secteurs bordant le Tramway (et le Trambus), puisqu'elle s'inscrit parfaitement avec le projet de RSTC. Ceci aurait pour effet d'accroître les retombées positives du projet. Pour ce faire, la Ville peut inclure un article en ce sens à ses règlements d'urbanisme dans les arrondissements touchés par le projet de RSTC.

## **2. Réglementation imposant aux promoteurs à déposer, en même temps que leur demande de permis, un plan incluant des mesures en mobilité durable**

Les grands projets immobiliers étant aussi générateurs de déplacements, les promoteurs devraient agir en matière de gestion de la demande en transport pour favoriser la mobilité durable. Sans nécessairement passer par un plan de gestion des déplacements se déclinant en trois phases, les promoteurs devraient être obligés à inclure la mise en place de mesures favorisant les modes de transport alternatifs à l'auto solo lors du dépôt de leur demande de permis pour la construction de leurs projets lorsque ceux-ci sont situés à proximité du tracé du Tramway (et du Trambus).

La Ville de Québec pourrait en profiter pour assouplir ses normes en matière de cases de stationnement automobile et plutôt imposer un seuil minimal d'espaces de stationnement pour vélos. L'intégration de certaines stations du Tramway (et du Trambus) à même les projets immobiliers pourrait aussi être envisagée. D'autres mesures pourraient être mises en place par les promoteurs, comme davantage de trottoirs et d'aménagements pour piétons (bancs, végétation, etc.) à l'extérieur des immeubles, ou encore un forfait incluant un abonnement annuel aux services du RTC et de Communauto, par

exemple. Des cases de stationnement réservées pour l'autopartage, avec des véhicules de Communauto, ou encore un système de vélos en libre-service pourraient aussi être mis en place pour les résidents des projets immobiliers. Mobili-T offre également ce type de service aux promoteurs afin de les accompagner dans leurs démarches.

Le Plan de mobilité durable de la Ville de Québec faisait aussi état de la pertinence de reconnaître les promoteurs immobiliers comme des acteurs de la mobilité durable, en recommandant à ceux-ci d'inclure, en même temps que leur demande de permis, un plan de mobilité respectant les orientations du Plan de mobilité durable<sup>4</sup>. Encore une fois, Mobili-T suggère à la Ville de Québec de suivre les recommandations de son groupe de travail sur la mobilité durable et d'aller un pas en avant en imposant cette mesure dans le cadre de son projet de RSTC pour les secteurs bordant le Tramway (et le Trambus). Pour ce faire, la Ville peut inclure un article en ce sens à ses règlements d'urbanisme dans les arrondissements touchés par le projet de RSTC.

## Conclusion

Mobili-T salue les efforts de collaboration de la Ville de Québec dans le cadre du projet de RSTC et remercie le BAPE de la tenue de cette commission. Nous espérons qu'ensemble, nous réussirons à emprunter la route de la modernité en matière de mobilité pour faire entrer la Vieille-Capitale à l'ère du XXI<sup>e</sup> siècle. Notre équipe se tient à votre disposition, au besoin, pour toutes questions relatives à la gestion de la demande en transport.

- L'équipe de Mobili-T



## Sources

- (1) Ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques, 2018. *Inventaire québécois des émissions de gaz à effet de serre en 2016 et leur évolution depuis 1990*. Québec, Ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques, Direction générale de la réglementation carbone et des données d'émission, 40 p. [Ressource en ligne]  
<http://www.environnement.gouv.qc.ca/changements/ges/2016/Inventaire1990-2016.pdf>, document consulté le 10 juillet 2020.
  
- (2) Victoria Transport Policy Institute, 2018. *Commute Trip Reduction (CTR). Programs That Encourage Employees to Use Efficient Commute Options*. Victoria, TDM Encyclopedia. [Ressource en ligne]  
<https://www.vtpi.org/tdm/tdm9.htm>, page consultée le 10 juillet 2020.
  
- (3) Washington State Department of Transportation, 2020. *Commute Trip Reduction*. Olympia, Washington State Department of Transportation. [Ressource en ligne] <https://www.wsdot.wa.gov/transit/ctr/home>, page consultée le 10 juillet 2020.
  
- (4) Ville de Québec, 2011. *Plan de mobilité durable : pour vivre et se déplacer autrement*. Québec, Ville de Québec, groupe de travail sur la mobilité durable, 166 p. [Ressource en ligne]  
<https://www.ville.quebec.qc.ca/apropos/planification-orientations/transport/docs/PlanMobiliteDurable.pdf>, document consulté le 10 juillet 2020.