



QUÉBEC, 30 JUILLET 2020

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

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

Madame, Messieurs les Commissaires,

Par la présente, Communauto souhaite apporter à l'attention de la commission sa perspective sur le projet de construction d'un tramway à Québec et souligner l'importance du projet de Réseau structurant de transport en commun à Québec. En tant qu'acteur de la mobilité à Québec, et en particulier des solutions qu'on appelle aujourd'hui de mobilité combinée, intégrée ou intermodale, nous considérons ce projet comme essentiel afin de réaliser les objectifs de mobilité durable et de réduction des émissions de CO₂, dans un contexte de lutte contre les changements climatiques.

La mobilité combinée, l'intermodalité ou la multimodalité (la combinaison de différentes modes de transport autour d'une forte offre de transport en commun) sont de plus en plus considérées comme un élément essentiel des stratégies que les villes doivent mettre en place pour réduire le poids de la mobilité automobile et de ses émissions en ville. Cette considération se base sur la constatation qu'aucun mode de transport ne peut, à lui seul (y compris un mode de transport lourd tel que le tramway), rivaliser avec l'automobile pour répondre à l'ensemble des besoins de mobilité partout sur le territoire.

L'autopartage représente un élément essentiel de cette offre multimodale puisqu'il ouvre la voie à des déplacements impossibles à effectuer par les modes de transports actifs ou collectifs sans entrer en compétition, comme le fait la possession automobile, avec ces autres formes de transport (à ce propos voir Le Soleil 24/07/2020 «Pour une mobilité plus sobre en kilomètres motorisés » de C. Morency, Ing., PH. D.

Professeure à Polytechnique Montréal, titulaire de la Chaire Mobilité <https://www.lesoleil.com/opinions/point-de-vue/pour-une-mobilite-plus-sobre-en-kilometres-motorises-5272a431851b6db9a10c2c57a24e86cd>) .

Au contraire l'autopartage, par sa nature, amène à une réduction du nombre et de l'utilisation de la voiture en ville à faveur d'une mobilité plus sobre en kilomètres, à une utilisation accrue du transport en commun et de la mobilité active.

Malgré le fait que l'autopartage soit utilisé par une portion toujours moins négligeable des ménages de Québec (2%) afin de déployer tout son potentiel, estimé à au moins 8% des ménages de la ville de Québec (Tecsult, 2006), il nécessite d'une offre de transport en commun de qualité.

Nous souhaitons, dans ce mémoire, mettre en exergue la nécessité que le projet de Tramway aille de l'avant aussi pour contribuer à l'essor de l'autopartage à Québec et, de cette façon, bonifier davantage son bilan environnemental avec les gains qui pourraient être obtenus grâce à la mise en place d'une offre de mobilité combinée dont l'autopartage serait une partie essentielle.

En ce sens, afin de conférer au réseau de transport en commun de Québec repensé un caractère véritablement structurant, il sera important d'inclure l'accès à l'autopartage en tant que composante du projet, et donc de confirmer des objectifs précis et poser des actions à ce sujet.

Fondée à Québec il y a 25 ans, Communauto est une entreprise offrant le plus ancien service d'autopartage en Amérique, le plus grande au Canada et l'un des plus importants dans le monde. Nous définissons notre vocation avant tout comme sociale, environnementale et urbanistique en offrant une solution de transport alternatif.

À ce jour, entre 1.2% et 12% des ménages, selon le quartier de Québec, et 42 organisations réparties sur le territoire de la ville, dont certains services municipaux, utilisent activement nos services.

Ces usagers ont accès à un réseau d'autopartage en forme toile d'araignée constitué de 186 véhicules disponibles sur réservation dans 106 stations spécifiques. Ces stations sont essentiellement situées dans les quartiers centraux, à proximité des parcours de transport en commun et pistes cyclables,

en particulier des lignes Métrobus actuelles.

À ce service en boucle (station) s'ajoute un service de véhicule en libre-service composé de 55 véhicules disponibles sans réservation (Flex). Ces véhicules se répartissent dans le périmètre de la Cité-Limoilou, et 5 points de chute Flex répartis sur le boulevard Laurier et le campus de l'Université Laval.

Communauto connaît une popularité grandissante, avec une croissance des utilisateurs de l'ordre de 6% par année rien que dans la Cité-Limoilou. Au cours de la dernière année, ce sont plus de 20 nouvelles stations et 45 nouveaux véhicules qui ont été ajoutés à la flotte afin de répondre à la demande.

Communauto est clairement identifiée comme un joueur-clé de la mobilité par le RTC dans son plan stratégique 2018-2027. Le nouveau partenariat entre Communauto et le RTC (2019) contribue à franchir un premier pas du développement de la mobilité intégrée à Québec : des espaces sont réservés aux véhicules partagés dans certains Parc-o-bus, les véhicules partagés peuvent être localisés et réservés à même l'application RTC Nomade, et un forfait intégré incluant le transport mensuel général du RTC pour un mois donné, et 10 courses FLEX Communauto de 30 minutes ou moins.

Le dernier Plan de Mobilité Durable de la Ville de Québec (2011) reconnaît les bénéfices de favoriser l'autopartage et souligne Communauto comme une solution alternative ayant fait ses preuves et un moyen additionnel de mobilité sur le territoire de la Ville de Québec (PMD, p.90.).

En effet, les utilisateurs de l'autopartage marchent plus (37 % des déplacements) que les propriétaires de véhicules (14 %), prennent davantage l'autobus (25 %, comparativement à 3 %) et utilisent moins souvent une automobile (24 % contre 78 %) (Université Laval, 2011).

Ceci permettait au Centre de Recherche en Aménagement et Développement Université Laval d'affirmer dans une précédente consultation que « le développement et le soutien de l'autopartage est un moyen très efficace de favoriser la baisse de motorisation, car elle contribue à sensibiliser les adhérents aux coûts réels de l'automobile et les incite à adapter leurs comportements de mobilité : réduction des distances, choix des transports actifs pour les déplacements courts, des transports collectifs sur les plus longues distances, de l'autopartage en derniers recours lorsque les autres modes sont inadaptés. Si on enlève l'autopartage de l'équation, une proportion appréciable des abonnés choisit de s'acheter une voiture et le choix modal s'en trouve complètement modifié ».

L'autopartage offre ainsi une excellente solution de compromis aux automobilistes pour inciter à changer les comportements et habitudes en matière de mobilité.

L'utilisation d'une voiture s'avère incontournable pour certains déplacements, par exemple pour rejoindre des destinations excentrées. L'autopartage offre alors une solution et constitue un compromis entre l'absence d'une automobile dans ses options de transport et la possession d'un véhicule privé. Ce service est ainsi largement utilisé pour des activités de loisir, de magasinage, ou encore pour des déplacements professionnels occasionnels. L'autopartage est particulièrement utile et répandu là où les résidents sont en mesure d'effectuer la majorité de leurs déplacements en transport en commun, à vélo ou à pied. Il supporte ainsi les modes de déplacements collectifs et actifs plutôt que de les remplacer, et s'inscrit comme un ingrédient essentiel des pratiques multimodales et intermodales. (Vivre en Ville et Accès transports viables, 2013).

L'autopartage c'est une manière de tourner les utilisateurs de la voiture vers l'écomobilité : elle sensibilise les usagers aux coûts réels de l'automobile et les incite à adapter leurs comportements de mobilité, en réduisant la fréquence d'usage de voiture par 4 par rapport aux ménages possédant une ou plusieurs autos. Elle réduit aussi le nombre de kilomètres moyens parcourus en voiture d'environ 40%.

Selon des études de l'Université Laval et de l'École Polytechnique de Montréal, un véhicule partagé de Communauto se substitue à entre 8 et 10 véhicules privés, en tenant compte des usagers qui se sont départis d'un véhicule ou renoncé à un achat. Sur un même plan, 88% des usagers de Communauto n'ont pas de véhicules. L'autopartage permet ainsi de réduire le nombre d'automobiles en circulation; à Québec, cela représente environ 2000 véhicules de moins sur les routes.

Ces aspects sont essentiels étant donné le souci maintes fois répété du bureau de projet de réduire le nombre de déplacements, et de faire cohabiter le transport collectif et les automobilistes.

Malgré ces bases solides du réseau de Communauto à Québec et les avantages indéniables de l'autopartage, son essor dépend étroitement de la performance du transport en commun. Pour ce faire, il est nécessaire d'améliorer la desserte et l'efficacité des infrastructures de transport collectif : cela améliore le service

pour les usagers, mais cela aide aussi à attirer de nouvelles personnes vers d'autres modes complémentaires tel que l'autopartage.

Dans le cas présent du projet de RSTC, les prévisions d'augmentation d'achalandage de 30% du réseau RTC en 2026 auront des retombées sur le nombre d'utilisateurs de l'autopartage. Plus précisément, la colonne vertébrale que constitue le tramway permettra de consolider le réseau d'autopartage dans les quartiers centraux de la Ville de Québec (70 des 106 stations à Québec se trouvent dans la Cité-Limoilou), où les ménages utilisent davantage le transport en commun et les transports actifs. D'autre part, les 83 km des 113 km de nouvelles voies (73 %) du tracé prévu dans les banlieues, en tenant compte du tracé du tramway et du réseau Métrobus 2026, permettront une bonification majeure des services et des infrastructures de transport en commun dans les quartiers tels que Saint-Rodrigue, Des Jésuites, Plateau de Sainte-Foy où Communauto étend progressivement sa zone de desserte. Nous pourrions ainsi accompagner l'extension de la toile du transport en commun dans ces secteurs actuellement moins bien pourvus.

Nous avons rappelé que l'autopartage et le transport en commun sont étroitement reliés. Afin de permettre l'essor de l'autopartage à Québec, il est indispensable que le transport en commun élève son niveau de service, ce que permet justement le projet de RSTC. Inversement, pour que celui-ci gagne en pertinence et soit attrayant, il faudra tenir compte de l'autopartage en tant que solution complémentaire de l'offre de transport en commun.

Nous recommandons que l'accès à l'autopartage soit identifié en tant que composante du projet de Réseau structurant. En ce qui regarde les interventions à poser, il serait souhaitable de confirmer que l'accès à l'autopartage sera possible non seulement au sein des pôles d'échange, terminus et parc-o-bus, mais également à proximité des stations de tramway, et certaines stations clés du réseau Métrobus 2026. Aussi, Communauto réitère sa volonté de contribuer au projet de Réseau structurant et de collaborer avec les autorités compétentes.

Marco Viviani
Vice-président, développement stratégique

Vincent Dricot
Agent développement et relations publiques Communauto - Québec