

Présentation du mémoire sur le Projet de construction de tramway de Ville de Québec

Dans le cadre de la commission d'enquête du
Bureau d'audiences publiques sur
l'environnement

Par P^{re} Fanny Tremblay-Racicot

Québec, 5 août 2020

Plan de présentation

- 1. Mode, tracé et intégration à l'aménagement du territoire**
- 2. Financement de la contribution municipale**
- 3. Autres considérations**
- 4. Avis et recommandations**

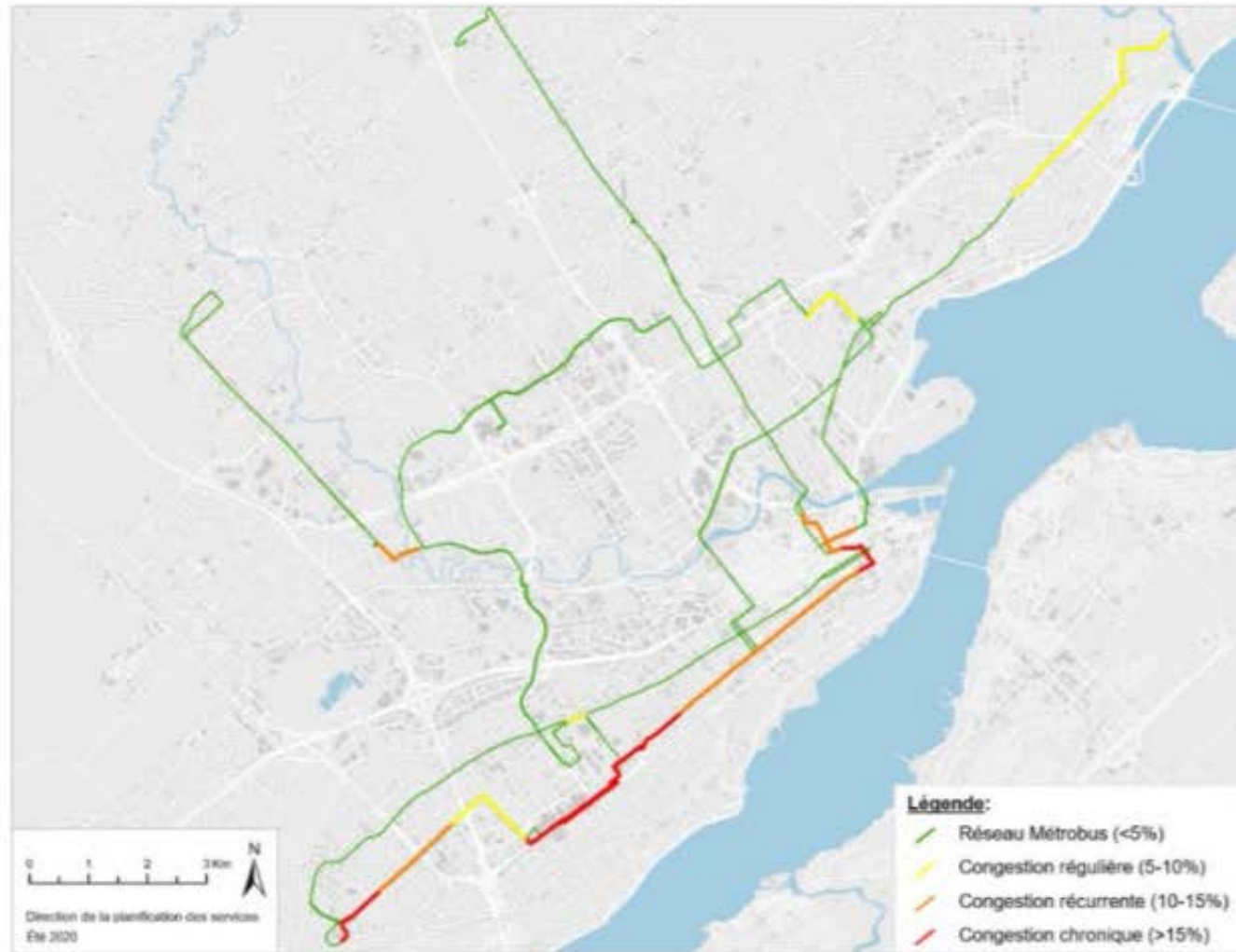
1. Mode, tracé et aménagement du territoire

- **Choix de mode et segment** du tracé pour la partie « tramway » du réseau entre les Pôles d'échange de Sainte-Foy et celui de Saint-Roch apparaissent **justifiés**
- **Extrémité Ouest et l'axe Nord** à partir du Pôle Saint-Roch semblent **problématiques** à plusieurs égards et leur justification, peu convaincante.

1. Mode, tracé et aménagement du territoire

- La localisation du **terminus Ouest** et le développement du secteur Chaudière se révèlent inappropriés car **contraire aux principes du développement durable**.
 - Implique de traverser des **milieux humides** et d'urbaniser un **secteur boisé**
 - **2 000 emplois**: mieux localisés dans la zone d'innovation du **Littoral Est**
 - Multiplie le nombre de cases de **stationnements incitatifs**
 - incite à l'étalement urbain
 - Emprunte l'**emprise d'une ligne à haute tension d'Hydro-Québec** pour s'y rendre
 - engendrerait de nombreuses **nuisances** décriées par les riverains
 - **ne dessert pas** l'édifice **Marly** du ministère du Revenu

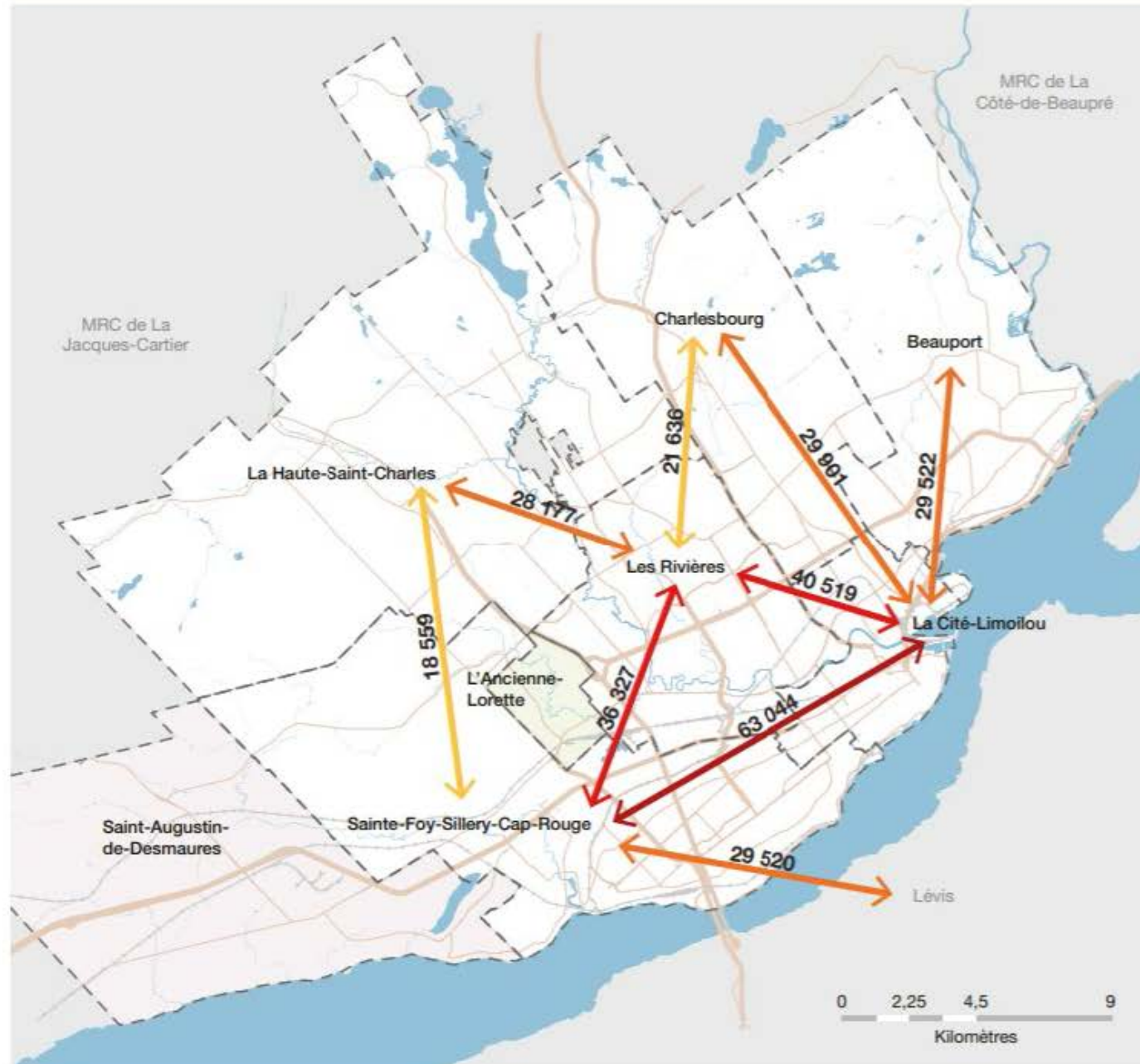
Figure 31.2: Principales localisations des phénomènes de congestion d'autobus pour la pointe de l'après-midi



1. Mode, tracé et aménagement du territoire

- Si l'axe ouest est incohérent avec les principes du développement durable, le **tracé reliant le Pôle Saint-Roch et le Trait-Carré** en empruntant la 1^{ère} avenue m'apparaît quant à lui **questionnable**, considérant la forte croissance du **Pôle Lebourgneuf** qui constitue le **troisième pôle de destination régional** après la Colline Parlementaire et Sainte-Foy.

Carte 3 / Principaux axes de déplacement en 2011 (tous modes, tous motifs sauf retour à domicile, 24 h)



1. Intégration à l'aménagement et à l'urbanisme

Cette intégration peut se faire via **cinq principales stratégies** :

- 1) en désignant des **pôles de croissance** régionaux à plus fortes concentrations d'activités et en y orientant le développement ;
- 2) en **reliant ses pôles entre eux** par les réseaux de transports collectifs;
- 3) en concevant des développements immobiliers à proximité des corridors ou des stations de transport collectif (***transit-oriented developments***);
- 4) en appliquant des outils de **gestion des stationnements**; et
- 5) en œuvrant au **réaménagement des rues** pour les rendre plus sécuritaires et plus invitantes pour tous les modes et les usagers

1. Intégration à l'aménagement et à l'urbanisme

- 1) en désignant des pôles de croissance régionaux à plus fortes concentrations d'activités et en y orientant le développement
 - **6 Pôles d'intérêt métropolitain:**
 - Centre-ville et Sainte-Foy (types 1 et 2, respectivement) et Belvédère, Lebourgneuf, Fleur-de-Lys et D'Estimauville (type 3)
 - **Objectif PMAD:**
 - **60% des nouveaux projets** résidentiels soient situés **dans ces pôles ou le long des axes** structurants
 - **60% à 75% sous forme de consolidation** (insertion de bâtiments, transformation, requalification, utilisation d'espaces laissés vacants, développement d'un secteur desservi par le réseau sanitaire et d'aqueduc, etc.)

Objectifs PMAD

- **60%** des nouveaux projets résidentiels soient situés dans ces pôles ou le long des axes structurants
- **60% à 75%** sous forme de consolidation

Résultat (2011-2016)

- **23,7%** (2 034/8 595)
- **1,5%** (206/13 796)

1. Intégration à l'aménagement et à l'urbanisme

Cette intégration peut se faire via **cinq principales stratégies** :

- 1) en désignant des **pôles de croissance** régionaux à plus fortes concentrations d'activités et en y orientant le développement ;
- 2) en **reliant ses pôles entre eux** par les réseaux de transports collectifs;
- 3) en concevant des développements immobiliers à proximité des corridors ou des stations de transport collectif (***transit-oriented developments***);
- 4) en appliquant des outils de **gestion des stationnements**; et
- 5) en œuvrant au **réaménagement des rues** pour les rendre plus sécuritaires et plus invitantes pour tous les modes et les usagers

2. Financement de la contribution municipale

3. Autres considérations

Questions d'équité sociale

Impact environnemental

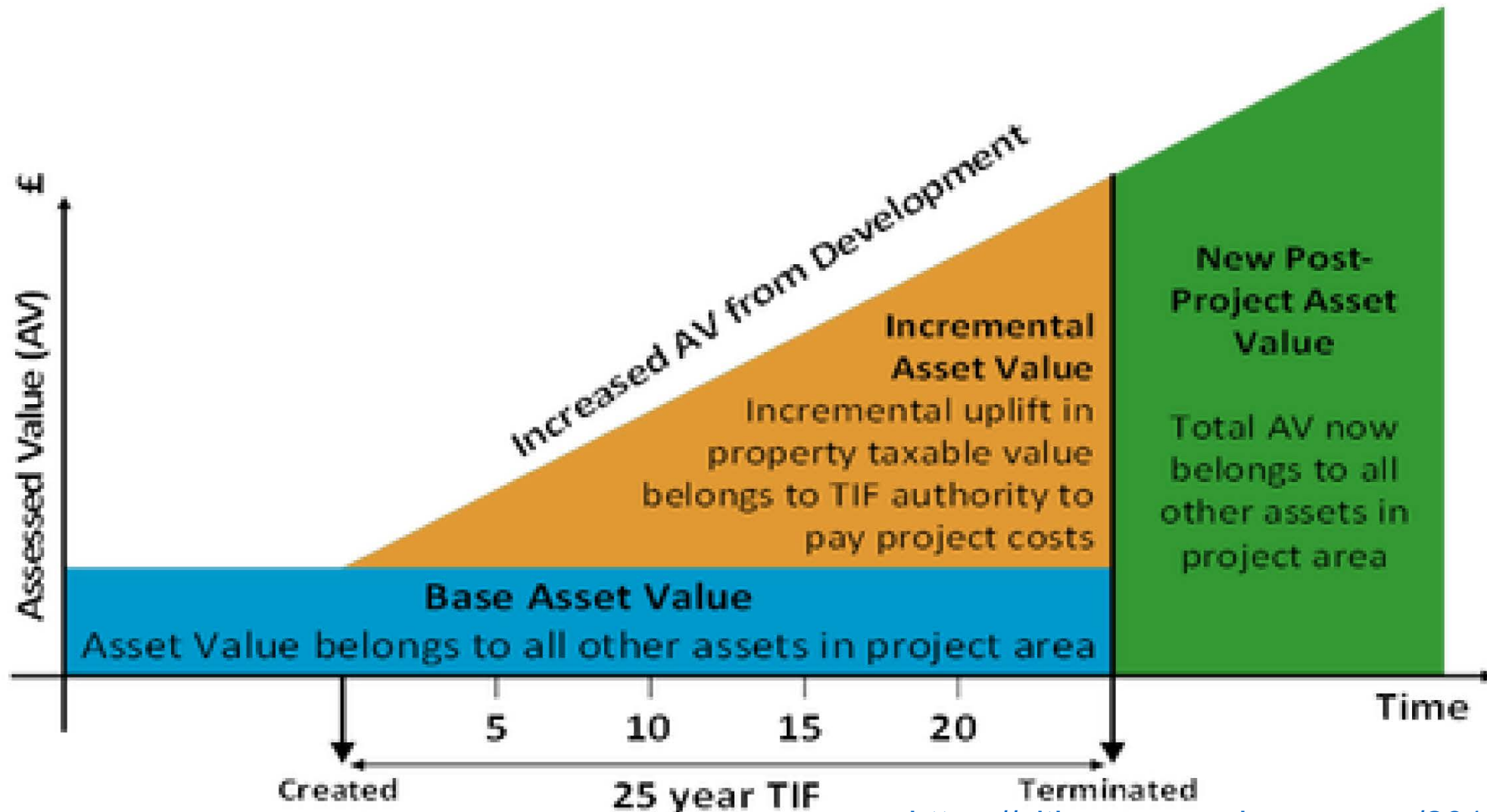
Liens avec la Rive-Sud

Relations avec les parties prenantes

4. Avis et recommandations



Annexe A: Captation de la plus-value foncière



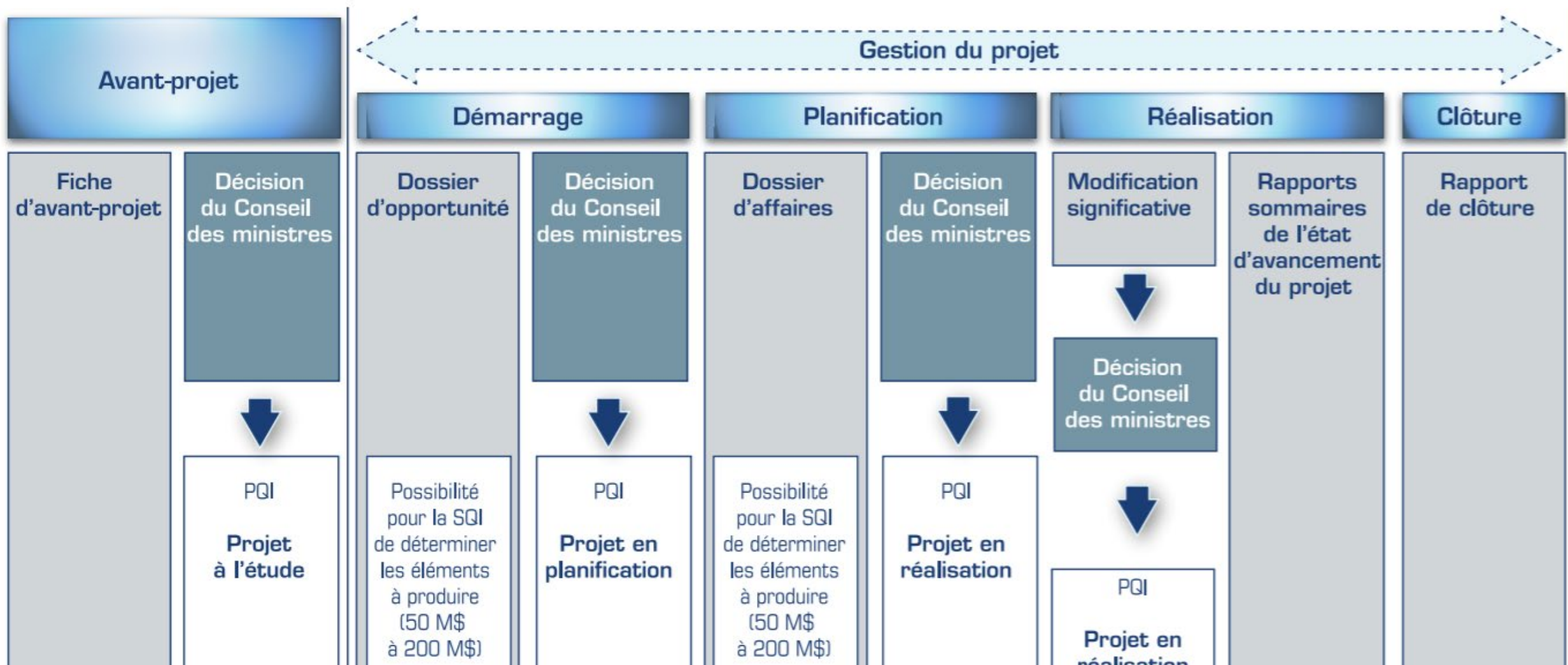
<https://citiesmcr.wordpress.com/2012/04/30/tax-increment-financing-a-model-in-motion/>

ANNEXE B

CHEMINEMENT ET AUTORISATIONS REQUISES

D'UN PROJET MAJEUR D'INFRASTRUCTURE PUBLIQUE (50 M\$ ET PLUS)

https://www.tresor.gouv.qc.ca/fileadmin/PDF/infrastructures_publicques/directive_gestion_projets_majeurs.pdf



Arrondissement	Déplacements produits (N)	Déplacements attirés (N)
Sainte-Foy, Sillery, Cap-Rouge	83 019	109 441
La Cité-Limoilou	59 584	105 318
La Haute-Saint-Charles	55 539	28 504
Les Rivières	45 850	65 120
Charlesbourg	47 253	34 205
Beauport	47 362	32 724
Total Ville de Québec	315 226	358 539

Annexe C: Tableau 1 - Déplacements produits et attirés à l'heure de pointe du matin par arrondissement

Annexe D (Ansell and Gash, 2008)

550 **Journal of Public Administration Research and Theory**

Figure 1
A Model of Collaborative Governance

