

MÉMOIRE

Construction d'un tramway sur le territoire de la ville de Québec dans le cadre du projet de réseau structurant de transport en commun

- Juillet 2020 -

Communauté métropolitaine de Québec

Mémoire de la Communauté métropolitaine de Québec, déposé dans le cadre des consultations du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) relativement au projet de construction d'un tramway à Québec.

INTRODUCTION

Créée en 2002, la Communauté métropolitaine de Québec est un organisme de planification, de coordination et de financement qui regroupe 28 municipalités faisant partie de ses cinq composantes, soit : l'Agglomération de Québec, la Ville de Lévis ainsi que les MRC de La Jacques-Cartier, de La Côte-de-Beaupré et de L'Île-d'Orléans. La Communauté compte plus de 810 000 habitants, soit près de 10 % de la population du Québec, répartis sur un territoire de plus de 3 580 km^2.

La Communauté exerce des compétences stratégiques à l'échelle de la grande région de Québec. Ses principaux champs de compétence et d'intervention sont : l'aménagement du territoire, la planification et le financement du transport métropolitain, l'environnement et la planification de la gestion des matières résiduelles. Elle a notamment pour mandat d'assurer une cohésion et une harmonisation des interventions des municipalités et des MRC qui la composent.

Le territoire de la Communauté jouit d'attributs enviables qui la distinguent des autres régions métropolitaines, à savoir une économie forte, une identité forte, des milieux de vie diversifiés, des lieux chargés d'histoire, etc. Toutefois, la dispersion des milieux résidentiels et des lieux d'emploi et d'activités sur le territoire contribue à accroître la dépendance à l'automobile en l'absence d'une densité suffisamment élevée pour soutenir une desserte efficace en transport en commun. Il en résulte un réseau autoroutier de plus en plus saturé et des délais de congestion qui s'allongent. Au-delà de ces considérations, il est question d'offrir à la population une flexibilité et une liberté de choix parmi un cocktail de transport. Il est aussi question de doter la région d'un réseau de transport moderne digne de son statut de Capitale-Nationale.

La région métropolitaine de Québec doit compter sur des installations de transport performantes. La Communauté se réjouit à cet égard de l'approche de mobilité intégrée proposée par la Ville de Québec en collaboration avec le Réseau de transport de la Capitale. La Communauté est de ce fait heureuse de déposer un mémoire, assez succinct, pour soutenir le projet proposé dont l'influence dépasse les frontières de la ville de Québec par sa contribution à la structuration du territoire à l'échelle métropolitaine.

LA PERTINENCE DU PROJET À L'ÉCHELLE MÉTROPOLITAINE

Le Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD)[1] identifie clairement les priorités qui mobiliseront les 28 municipalités faisant partie de la Communauté au cours des prochaines années. La première consiste à structurer le territoire en bâtissant notamment, une région métropolitaine plus cohérente sur le plan de l'aménagement et de la mobilité durable.

Eu égard à l'aménagement du territoire métropolitain, la Communauté met de l'avant des stratégies pour permettre d'accueillir la croissance de façon optimale et limiter les pressions de l'urbanisation sur les milieux naturels et agricoles. Le mot d'ordre étant de diriger la croissance vers les pôles métropolitains, les noyaux périurbains et le long des axes structurants du territoire (figure 1), mais aussi de consolider les secteurs déjà urbanisés afin de renforcer les équipements et les infrastructures et d'optimiser les investissements consentis. Le PMAD reconnait à cet égard les trajets des Métrobus et du futur tramway à Québec comme étant des axes structurants d'envergure métropolitaine. La Communauté s'attend ainsi à ce qui suit :

> Que ces pôles métropolitains et ces corridors structurants se distinguent par une forte mixité des fonctions urbaines et un cadre bâti à moyenne et forte densité, que leur desserte soit assurée par plusieurs lignes de transport en commun à haut niveau de service, que les aménagements préconisés favorisent l'usage des transports collectif et actif, ainsi qu'un partage équitable entre ces modes et la voiture. Ce partage peut se traduire, dans certains secteurs ou portions de corridors, par des parcours strictement réservés aux transports en commun et actif. Le PMAD préconise également la présence d'aménagements linéaires en bordure des axes structurants qui favorisent la sécurité et le confort des usagers (plantations, mobilier urbain, éclairage, etc.).

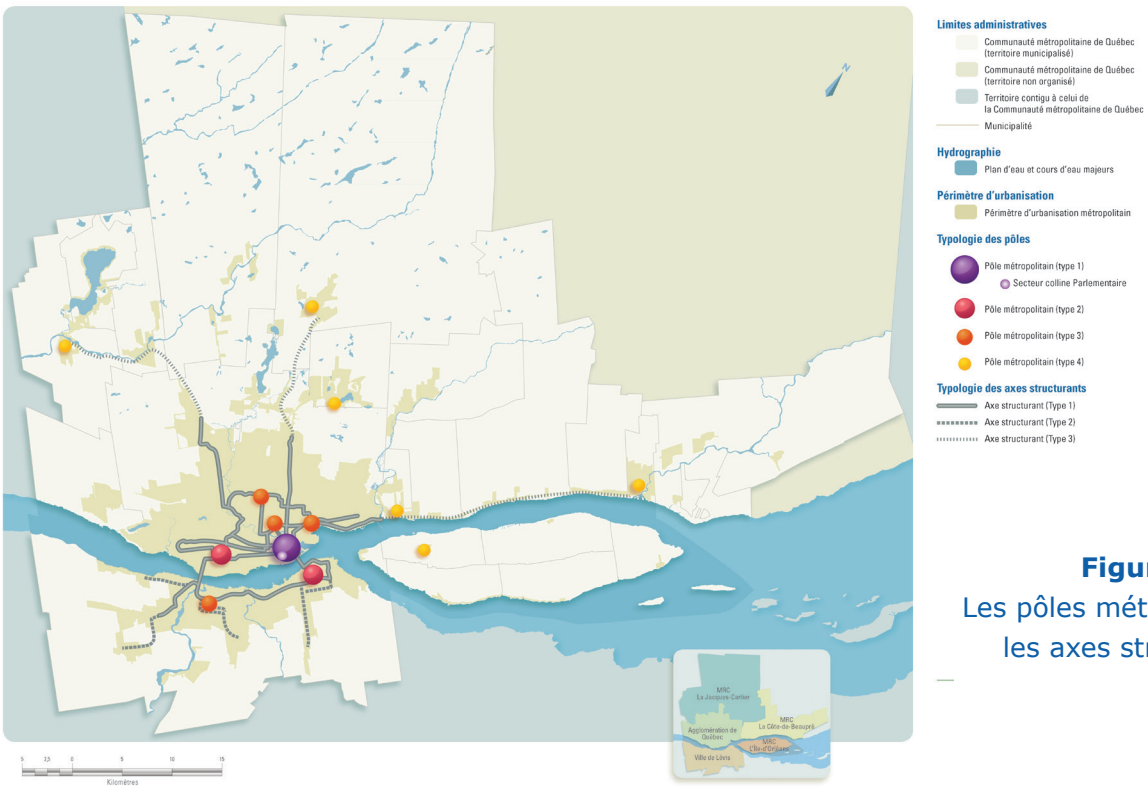


Figure 1
Les pôles métropolitains et les axes structurants

1. Les composantes ont l'obligation de se conformer aux stratégies énoncées en vertu du principe de conformité prévu à la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme. Cette conformité doit être réalisée par la modification ou la révision des outils de planification et de contrôle du territoire des composantes, à savoir l'Agglomération de Québec, la Ville de Lévis et les MRC de La Jacques-Cartier, de La Côte-de-Beaupré et de L'Île-d'Orléans.

La desserte par le tramway de deux pôles métropolitains névralgiques de la région, à savoir celui de la Colline Parlementaire/Saint-Roch/Vieux-Québec et celui de Sainte-Foy, qui attirent à eux seuls, près de 440 000 déplacements quotidiens, et du corridor structurant qui les relie permettra sans aucun doute de répondre au mieux aux exigences du PMAD mentionnées ci-dessus. Aussi, pour réussir son intégration urbaine, le projet proposé compte soutenir la requalification et la reconfiguration urbaines de certains secteurs, favoriser la mixité des usages et la consolidation des axes commerciaux, améliorer la qualité des milieux de vie par des aménagements adaptés et bonifier la mobilité active grâce à des aménagements sécuritaires, accessibles et conviviaux pour les piétons et les cyclistes, et ce, tout au long du tracé du tramway. Le projet propose également un meilleur partage de l'espace public pour tous les modes de transport.

L'aménagement du territoire et le transport se façonnent mutuellement. La Communauté appuie tout projet de transport en commun structurant en tant qu'outil de consolidation et de développement de son territoire.

Eu égard à la mobilité durable à l'échelle métropolitaine, en s'appuyant sur son PMAD, la Communauté mise sur la mobilité durable des personnes comme un élément fondamental de l'organisation de son territoire. Elle s'attend notamment à ce que la part modale du transport en commun double sur son territoire d'ici 2031 pour atteindre 20 % à la période de pointe et 14 % sur une base quotidienne. Ces cibles seraient difficilement atteignables si la mobilité de la région ne repose pas sur un réseau d'envergure capable de combler les besoins de déplacements durables de sa population.

En 2017, près d'un demi-million de déplacements étaient réalisés à la période de pointe du matin par les résidents du territoire de la Communauté, ce qui représente une hausse de plus de 5 % comparativement à 2011. Près de trois quarts de ces déplacements étaient réalisés en automobile et près de 11 % en transport en commun. Effectivement, la configuration du territoire et sa faible densité d'occupation favorisent davantage l'utilisation de l'automobile et restreignent les modes alternatifs. En ajoutant les déplacements de transit et ceux des marchandises qui ne sont pas inclus dans les données des enquêtes ménages ci-dessus, cette situation engendre une pression sur l'utilisation des infrastructures de transport dans la région métropolitaine aux heures les plus achalandées de la journée. La congestion nuit à la compétitivité économique, à la qualité de vie des citoyens et aussi à l'environnement. Ainsi si un réseau de transport en commun plus performant n'est pas mis en place, les conditions de déplacements dans la région risquent de se détériorer davantage, avec une augmentation d'un besoin accru en infrastructures et en espace occupé par les automobiles.

Comme mentionné précédemment, au-delà du territoire de la ville de Québec, le réseau structurant dans lequel s'inscrit le tramway, aura un impact certain sur les déplacements interrives et inter-territoires au sein de la Communauté. En 2017, l'Agglomération de Québec attirait sur une base quotidienne plus de 1 500 000 déplacements quotidiens (plus de 59 000 déplacements en provenance de la ville de Lévis, 36 000 de la MRC de La Jacques-Cartier, près de 18 800 de la MRC de La Côte-de-Beaupré et finalement près de 5 300 déplacements en provenance de la MRC de L'Île-d'Orléans). Ces déplacements étant réalisés principalement en automobile, l'amélioration et l'expansion des services de transport en commun sur le territoire de la ville de Québec faciliteront l'interconnexion avec les autres modes et services de transport en commun de la ville de Lévis et des MRC du territoire de la Communauté et par ricochet, le recours au transport en commun. Les pôles d'échanges, les terminus et fins de lignes, ainsi que les stationnements incitatifs d'envergure régionale permettront notamment d'assurer l'intégration et la complémentarité interrives et interterritoires des corridors de transport en commun d'intérêt métropolitain, une intermodalité et une harmonisation des services, tel que préconisé dans le PMAD.

La Communauté appuie tout projet permettant d'accroître la complémentarité et l'arrimage des services de transports en commun, adaptés et actifs sur son territoire.

À cet égard, la bonification majeure annoncée récemment par la Ville de Québec pour mieux desservir la couronne périphérique, qui prévoit l'expansion des services à haute fréquence (style Métrobus et amélioration des services eXpress), l'ajout d'infrastructures et de mesures préférentielles (Parc-O-Bus, voies réservées, préemption aux feux de circulation) et l'introduction du transport à la demande, de même que les travaux sur le pôle d'échanges de Sainte-Foy, permettront de tisser une véritable toile régionale pour le transport en commun sur le territoire de la CMQ. En complémentarité du tramway, les mesures proposées favoriseront la connectivité régionale et l'intermodalité, et positionneront la région en tant que leader en matière de mobilité durable.

Eu égard à l'environnement, le PMAD encourage la réduction de la pollution atmosphérique et des émissions de gaz à effet de serre (GES), notamment dans les interventions visant le transport des personnes. Le 18 avril 2019, la CMQ adoptait d'ailleurs une Déclaration pour la préservation d'un environnement climatique propice au développement de son territoire dans laquelle elle reconnait l'état d'urgence climatique et l'importance de la réduction des émissions de GES. De plus, la Politique de mobilité durable du gouvernement préconise d'une part, le transfert des déplacements vers des modes de transport moins énergivores qui se traduisent par de plus faibles émissions de GES et d'autre part, l'amélioration de l'efficacité des véhicules en réduisant leur empreinte carbone. Aussi, dans son Plan d'action en électrification des transports, le gouvernement mise sur l'électrification du transport collectif, qui permet non seulement de répondre à des préoccupations environnementales, mais aussi de contribuer au développement économique du Québec. Une variété de programme et de mesures sont ainsi mis de l'avant pour soutenir ce virage.

De par son système à propulsion électrique, le tramway améliorera la qualité de l'air puisqu'il n'émettra aucun GES lors de son exploitation et il devrait permettre d'éliminer sur une base quotidienne plus de 50 000 déplacements en automobiles dans la région. Aussi, même dans l'éventualité où le parc automobile futur est à 100 % électrique, les enjeux liés à la congestion et par ricochet à l'attractivité de la région et à son économie demeureront les mêmes. Idem pour le besoin croissant en infrastructures et donc de l'espace imperméabilisé occupé par l'automobile.

En ce qui a trait au projet de tramway proposé relativement à l'imperméabilisation des sols et au couvert végétal, celui-ci s'insère principalement en milieu urbain (92 % du tracé), à l'intérieur des emprises routières déjà existantes pour la plupart et prévoit une compensation par l'augmentation de la végétation et de la canopée le long du tracé. Le bilan entre les pertes et les gains devrait ainsi être au final positif.

La Communauté soutient les modes de transport les plus respectueux de l'environnement en ce qui a trait, notamment, à la consommation de carburant et à la réduction des gaz à effet de serre.



Boulevard René-Lévesque
© Ville de Québec

CONCLUSION

Pour être compétitive et attractive, une région métropolitaine doit non seulement proposer des milieux de vie de qualité, des attraits distinctifs, mais aussi des installations performantes permettant l'accessibilité et la desserte de son territoire.

La préservation de la vitalité économique de la région, de son attractivité, de son dynamisme et de la qualité de ses milieux de vie est sans aucun doute tributaire d'un réseau de transport en commun structurant et performant qui soit mieux adapté aux besoins de la population qui converge quotidiennement vers les centralités que représentent les pôles métropolitains de la Colline Parlementaire et de Sainte-Foy.

Le tramway et le réseau structurant dans lequel il s'inscrit, améliorera sans aucun doute la mobilité, façonnera le paysage et contribuera à la structuration du territoire métropolitain. Le projet de tramway proposé est non seulement en phase avec les orientations du PMAD, mais aussi avec les enjeux environnementaux et les politiques gouvernementales, notamment la Politique de mobilité durable et la Politique énergétique. La Communauté ne peut à cet égard que souscrire au projet proposé.



© Pierre Lahoude