

CONSULTATION PUBLIQUE SUR LE PLAN DE MOBILITÉ DURABLE DE LA GRANDE RÉGION DE QUÉBEC

Mémoire présenté par la Fondation David Suzuki

au

Comité consultatif sur la mobilité durable

Août 2017



Fondation
David
Suzuki



À propos de la Fondation David Suzuki

Établie en 1990, la Fondation David Suzuki (Fondation) a pour mission de protéger l'environnement et notre qualité de vie, maintenant et pour l'avenir. À travers la science, la sensibilisation et l'engagement du public, et des partenariats avec les entreprises, les gouvernements et les acteurs de la société civile, la Fondation œuvre à définir et à mettre en œuvre des solutions permettant de vivre en équilibre avec la nature. La Fondation compte sur l'appui de 300 000 sympathisants à travers le Canada, dont près de 100 000 au Québec.

Rédaction : Karel Mayrand et Sylvain Perron

Table des matières

Contexte provincial.....	3
Situation à Québec	4
Transport et étalement urbain.....	5
Adopter l'approche Éviter – Transférer – Améliorer (ETA).....	5
Proposition de six critères pour guider les décisions	6
1. Un projet qui doit être attrayant, convivial, facile d'utilisation et intégré aux autres	6
2. Un projet qui doit desservir le plus grand nombre de citoyens possible, à grande fréquence et ce, pendant toute la journée.....	6
3. Une desserte rapide par un transport en site propre.....	6
4. Assurer une desserte importante sur la Rive-Sud.....	7
5. Un système de transport qui sera électrique.....	8
6. Un système accessible, physiquement et financièrement	8
Une proposition en faveur d'un réseau structurant de transport collectif	9
1. Dessertes interrives	9
2. Corridor du Plateau-Sainte-Foy	9
3. Augmentation significative de la capacité du transport collectif au centre-ville.....	10
4. Augmentation significative de la capacité du transport collectif dans le pôle Sainte-Foy	10
5. Parcours basse-ville desservi par un mode structurant.....	10
6. Desserte du secteur nord-ouest.....	10
7. Redéveloppement du secteur Place-Fleur- de-Lys et Pierre-Bertrand.....	10
Conclusion.....	10
Bibliographie	12

Contexte provincial

Si l'on regarde le portrait du transport au Québec, le bilan des dernières décennies est peu reluisant. Malgré les efforts réalisés depuis 2006, les émissions de gaz à effet de serre (GES) du Québec ne diminuent pas à un rythme qui permette d'atteindre la cible que nous nous sommes fixée, soit de réduire les émissions de GES de 37,5% en 2030 par rapport au niveau de 1990. Le secteur du transport est en grande partie responsable de cette stagnation. Comme l'affirme l'inventaire des GES du Québec, « [e]n 2014, les émissions totales de GES au Québec se chiffraient à 82,1 Mt éq. CO₂ [...] Le secteur qui produisait le plus d'émissions de GES au Québec, en 2014, était celui des transports (routier, aérien, maritime, ferroviaire et hors route), qui générait 33,7 Mt éq. CO₂, soit 41,0 % des émissions. À lui seul, le transport routier représentait 82,0 % des émissions du secteur des transports, soit 33,6 % des émissions totales de GES. »¹

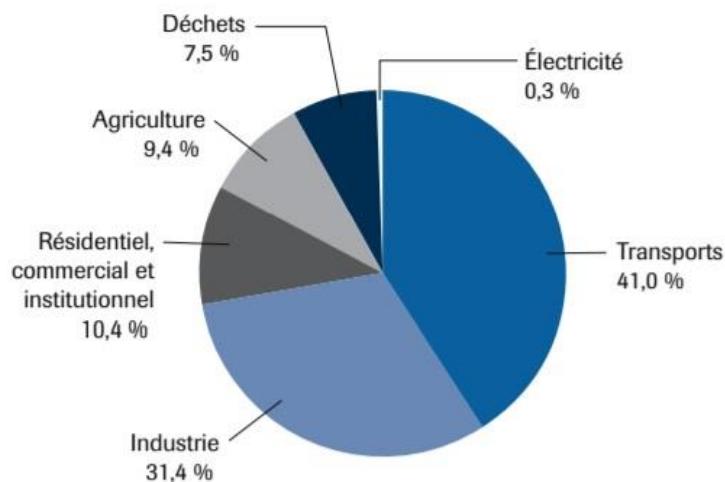


Figure 1. Répartition des émissions de GES au Québec, en 2014, par secteurs d'activité²

Le secteur des transports est celui ayant subi la plus importante hausse de ses émissions de GES. Toujours selon l'inventaire québécois des GES, « [e]ntre 1990 et 2014, les émissions de GES produites par le secteur des transports ont connu un accroissement de 20,4 %. Pendant cette période, elles ont augmenté de façon quasi constante, avec de légères baisses, dont l'une est en cours depuis 2011. Pour sa part, le transport routier a vu ses émissions de GES augmenter de 26,9 % entre 1990 et 2014, avec une augmentation quasi constante de 1991 à 2007, suivie d'une baisse graduelle par la suite. » Notons également que l'envol des ventes de véhicules utilitaires sports a fait bondir les émissions de la catégorie des camions légers de 120% depuis 1990, alors que la catégorie des automobiles voyait les

¹ Ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques.

Inventaire québécois des émissions de gaz à effet de serre en 2014 et leur évolution depuis 1990, 2016, 32 pages. [En ligne]. <http://www.mddelcc.gouv.qc.ca/changements/ges/2014/Inventaire1990-2014.pdf> (page consultée le 8 août 2017)

² Ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques.

Inventaire québécois des émissions de gaz à effet de serre en 2014 et leur évolution depuis 1990, 2016, 32 pages. [En ligne]. <http://www.mddelcc.gouv.qc.ca/changements/ges/2014/Inventaire1990-2014.pdf> (page consultée le 8 août 2017)

siennes diminuer de près de 25%. Les Québécois paient aujourd’hui plus cher, pour rouler dans des véhicules plus gros, plus lourds et plus polluants. En outre, le parc automobile québécois croît à un rythme deux fois plus rapide que la population.

Situation à Québec

D’après la dernière étude de CAA Québec, la congestion ferait perdre 78 000 heures par années aux automobilistes de la région de Québec. À elle seule, l’autoroute 73 ferait perdre 1,8 million de dollars en heure perdue et ferait consommer aux automobilistes 1 million de litres de carburant supplémentaire³.

Un changement de paradigme doit se produire. L’approche conventionnelle qui consiste à augmenter la capacité routière dans l’objectif de répondre à la demande de véhicules et à accroître la fluidité a mené la ville de Québec dans le cercle vicieux de la congestion, comme elle l’a fait ailleurs dans le monde. L’augmentation de la capacité routière mène systématiquement à une augmentation de la demande de véhicules, et à un retour de la congestion dans un délai de sept à dix ans.

Le constat de l’utilisation trop grande de l’automobile a d’ailleurs été mentionné à plusieurs occasions dans le dernier Plan métropolitain d’aménagement et de développement du territoire de la Communauté métropolitaine de Québec .

Bien que l'utilisation des modes de transport en commun soit en croissance sur le territoire de la Communauté, ceux-ci demeurent peu utilisés comparativement aux autres grandes régions métropolitaines du Canada. Avec une part modale de 10,2 % d'utilisation du transport en commun, la région métropolitaine se classe loin derrière celle de Montréal, avec 21,4 %, et celle d'Ottawa-Gatineau, avec 19,4 %.

L'automobile reste, par conséquent, le mode de déplacement privilégié, puisque 76 % des déplacements quotidiens se font en automobile sur le territoire de la Communauté. Ce pourcentage augmente à 80 % pour les déplacements ayant pour motif le travail. Selon l'Association des transports du Canada, ce taux est nettement supérieur à celui de la plupart des régions métropolitaines canadiennes de plus de 600 000 habitants.⁴

³ Morin, Alain. 2017. Congestion routière à Montréal et à Québec... Ça ne va vraiment pas bien! [En ligne] <http://www.guideautoweb.com/articles/41423/congestion-routiere-a-montreal-et-quebec...-ca-ne-va-vraiment-pas-bien/> consulté le 10 août 2017

⁴ Communauté métropolitaine de Québec, 2031. Bâtir 2031, Structurer, attirer, durer. Le Plan métropolitain d'aménagement et de développement du territoire de la Communauté métropolitaine de Québec PMAD de Québec. 188 pages

Transport et étalement urbain

Or, le contexte d'intervention dans lequel se situe ce plan de mobilité est également difficile. En effet, l'étalement urbain dont est victime la grande région de Québec a longtemps favorisé l'utilisation de la voiture. Pour favoriser un changement de cap réel dans le secteur du transport, l'aménagement du territoire doit être revu pour favoriser une densification des aires déjà existantes.

Ce changement de paradigme devra également se faire au niveau des nouvelles infrastructures routières. En effet, il serait contreproductif d'augmenter la capacité routière si l'on espère augmenter l'achalandage du transport en commun.

Les impacts de l'étalement urbain :

- Émission de polluant dans l'air
- Augmentation des GES
- Pertes de terres agricoles
- Pertes de milieux naturels
- Déconcentration des emplois
- Hausse du coût des services publics (transport en commun, infrastructures d'égout, aqueduc, déneigement, etc.)

Figure 2. Les impacts de l'étalement urbain
(Ville de Sherbrooke, 2004)

Adopter l'approche Éviter – Transférer – Améliorer (ETA)

À titre de membre fondateur de Switch, l'Alliance pour une économie verte, la Fondation David Suzuki a été partie prenante de la publication : *Vers une société décarbonisée : au tour du secteur du transport de faire sa part dans la lutte aux changements climatiques*. La Fondation adhère à l'approche « ÉVITER – TRANSFÉRER – AMÉLIORER (ETA) » mise de l'avant dans ce document. Il s'agit d'une approche cohérente et flexible qui peut être mise en œuvre dans la grande région de Québec.

L'approche ETA⁵ est internationalement reconnue pour guider le domaine du transport vers notamment une diminution importante des GES. Elle se décline ainsi :

Éviter : Donc réduire le besoin de se déplacer en voiture à travers un aménagement efficace des villesIl s'agit ici de réduire la nécessité de se déplacer ainsi que la distance et la durée nécessaire pour ce faire. Ici, nous voulons toucher l'efficacité du système dans son ensemble, notamment l'aménagement.

Transférer : C'est-à-dire utiliser le mode de transport qui est le plus efficace en ce qui a trait à l'énergie nécessaire pour se déplacer. On peut également calculer cet élément avec, par exemple, la quantité de GES émise par passager, par kilomètre. Ici, nous voulons toucher l'efficacité de chacun des déplacements en favorisant des transferts modaux. Souvent ce transfert se fait avec des transports non motorisés tels que la marche ou le vélo. Ou encore, il peut également se faire par un système de transport public.

Améliorer : Finalement, ce dernier élément dans cette approche alternative est l'amélioration du véhicule utilisé en termes d'efficacité énergétique qui est lié à la technologie utilisée dans le véhicule, par exemple, en favorisant les véhicules électriques.

⁵ Federal Ministry for Economic Cooperation and Development, 2015. Sustainable Urban Transport: Avoid-Shift-Improve (A-S-I). [En ligne]. http://www.sutp.org/files/contents/documents/resources/E_Fact-Sheets-and-Policy-Briefs/SUTP_GIZ_FS_Avoid-Shift-Improve_EN.pdf (page consultée le 8 août 2017)

Nous croyons que l'approche ETA devrait guider l'élaboration du Plan de mobilité durable. Nous tenons également à faire des recommandations plus précises dans le cadre d'une implantation possible d'un réseau de transport structurant pour la grande région de Québec.

Proposition de six critères pour guider les décisions

Nous proposons au comité consultatif de s'orienter vers six critères qui, selon nous, doivent guider la mise en place d'un réseau structurant de transport en commun pour la grande région de Québec.

1. Un projet qui doit être attrayant, convivial, facile d'utilisation et intégré aux autres

Ce projet doit être attrayant pour l'usager, assez pour délaisser sa voiture, dans tout contexte : transport, étude, loisir, emplettes, etc. Il doit également favoriser l'intégration avec d'autres modes de transport comme la marche, le vélo, l'autopartage, etc. L'expérience de l'usager doit également être agréable pour assurer un transport agréable entre les destinations.

2. Un projet qui doit desservir le plus grand nombre de citoyens possible, à grande fréquence et ce, pendant toute la journée

Le nouveau système de transport en commun doit en effet, desservir le plus de citoyens possible. Un service ayant une grande fréquence ainsi qu'une offre de longue durée, soit tôt le matin et tard en soirée doivent être appliqués pour s'assurer d'un projet de qualité.

3. Une desserte rapide par un transport en site propre

Nous croyons également qu'un système en site propre (c'est-à-dire un transport en commun qui emprunte une voie ou un espace qui lui est réservé⁶) serait plus adéquat. En effet, « les Transports en commun en site propre (TCSP) apparaissent comme l'élément structurant des agglomérations et des couronnes périurbaines »⁷

Les avantages des TCSP sont indéniables. En effet, la Société de transport de l'Outaouais a étudié les avantages d'un système rapide en site propre et les résultats sont intéressants:

Les économies de temps de parcours proviennent surtout des usagers actuels et futurs du transport en commun. Les corridors exclusifs vont accaparer une très forte proportion des usagers actuels et vont attirer de nouveaux usagers

Les automobilistes réaliseront, eux aussi, des gains importants de temps puisque le réseau routier sera soulagé par le transfert modal

Au chapitre des accidents, des économies seront réalisées

⁶ Actu-environnement, 2017. Transport collectif en site propre. [En ligne] https://www.actu-environnement.com/ae/dictionnaire_environnement/definition/transports_collectifs_en_site_propre_tcsp.php4 page consultée le 11 août 2017.

⁷ Woessner, Raymond et Marie-Agnès Lanneaux. 2012. Territoires et Transports en Commun en Site Propre : réalisations, limites et perspectives. [En ligne] <https://rge.revues.org/3496> (page consultée le 11 août 2017)

Des gains seront aussi réalisés au niveau des coûts de fonctionnement des automobiles, des polluants et des gaz à effet de serre⁸

4. Assurer une desserte importante sur la Rive-Sud

Avec la hausse de la population qui est prévue sur la Rive-Sud de Québec, la congestion est de plus en plus grande sur le pont Pierre-Laporte et le pont de Québec.



Figure 3. Zone de congestion (autoroutes et rues)⁹

Cette situation ira en se dégradant notamment à Lévis où l'on s'attend à une hausse de la population d'environ 23,9% d'ici 2031¹⁰. Un service de transport en commun de grande capacité est donc nécessaire pour transporter les gens entre les deux rives.

Un tel service permettrait de transporter plus de gens, à moindre coût, que la construction d'un troisième lien entre les deux rives. À titre de comparaison, notons qu'une seule voie réservée pour autobus sur l'actuel pont Champlain à Montréal permet de transporter autant de personnes que les trois autres voies accessibles aux véhicules automobiles. Cet exemple démontre qu'il peut être préférable d'optimiser la capacité des infrastructures existantes que d'en construire de nouvelles.

⁸ Société de transport de l'Outaouais, 2006. Étude avantages-coûts d'un système de transport rapide en site propre.[En ligne]

[http://www.rapibus.sto.ca/fileadmin/user_upload/directionRapibus/Doc_et_etude/sommaire_rapibus_oct2006\(1\).pdf](http://www.rapibus.sto.ca/fileadmin/user_upload/directionRapibus/Doc_et_etude/sommaire_rapibus_oct2006(1).pdf) (page consultée le 11 août 2017)

⁹ Ville de Québec. 2011. Plan de mobilité durable : pour vivre et se déplacer. [En ligne]

https://www.ville.quebec.qc.ca/apropos/vie_democratique/participation_citoyenne/consultations_publiees/docs/PlanMobiliteDurable.pdf consulté le 11 août 2017

¹⁰ Ville de Québec, 2011. Plan de mobilité durable : pour vivre et se déplacer. [En ligne]

https://www.ville.quebec.qc.ca/apropos/vie_democratique/participation_citoyenne/consultations_publiees/mobilite/docs/PlanMobiliteDurable.pdf consulté le 11 août 2017

5. Un système de transport qui sera électrique

En effet, avec les objectifs du gouvernement du Québec en termes d'électrification du transport, des enveloppes budgétaires sont disponibles pour financer le surplus à l'achat attribué à l'électrification.

Il faut également souligner que si l'on considère le cycle de vie au complet du véhicule, soit son carburant et son entretien, les coûts sont comparables entre un autobus à essence et un autobus électrique¹¹. Le choix d'un système électrique est donc très intéressant.

6. Un système accessible, physiquement et financièrement

Avec le vieillissement de la population qui sera important dans les prochaines décennies, de plus en plus de gens auront certaines limites physiques. Le nouveau système de transport en commun devra également répondre à cette clientèle.

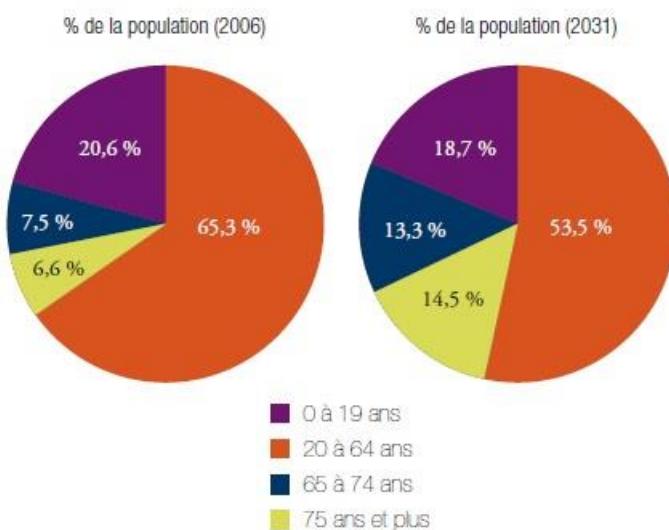


Figure 4. Poids relatifs de certains groupes d'âge, par rapport à la population totale pour la Communauté métropolitaine de Québec

Le coût du titre de transport sera également un facteur important. En effet, les lieux d'éducation, de consommation et d'emploi doivent être accessibles notamment pour les personnes à faibles revenus. La mobilité des personnes permet le développement économique des communautés en augmentant leur rayon de recherche d'emploi et de formation.

Le coût du prochain système ne devra donc pas être un frein à son utilisation sans quoi les personnes à faibles revenus auraient certaines difficultés à l'utiliser.

¹¹ Barlow, Julie. 2017. Électrification: pourquoi le Québec traîne la patte? [En ligne]

<http://lactualite.com/societe/2017/05/01/electrification-pourquoi-le-quebec-traine-la-patte/> (page consultée le 11 août 2017)

Une proposition en faveur d'un réseau structurant de transport collectif¹²

La carte suivante présente une proposition de ce que pourrait être le réseau structurant de transport en commun idéal pour la Ville de Québec. Il s'agit d'une proposition, et toute suggestion qui respecte les critères nommés plus haut est bienvenue et mérite d'être étudiée.



1. Dessertes interrives

Le lien interrives se verra de plus en plus important avec la hausse de la population sur la Rive-Sud et celui-ci a besoin d'être lié à travers un réseau structurant de transport en commun. C'est pourquoi nous voyons d'une manière inévitable de les lier.

2. Corridor du Plateau-Sainte-Foy

Le corridor du plateau Québec-Sainte-Foy est le principal corridor de déplacements de la région de Québec. Seule une excellente desserte de transport collectif, de la qualité d'un tramway, peut parvenir à y limiter la congestion et à maintenir la qualité de vie de ses résidents, ainsi que l'efficacité des nombreuses entreprises et institutions qui y ont pignon sur rue. C'est aussi dans ce secteur qu'un transfert modal vers le transport collectif est le plus facile à opérer en raison des qualités du tissu urbanisé. Or, la capacité maximale du réseau de transport collectif est en voie d'y être atteinte, son amélioration est donc nécessaire.

¹² Cette partie du mémoire a été produite par notre collectif formé de : Accès transports viables, le Conseil régional de l'environnement de la Capitale-Nationale, Équiterre, la Fondation David Suzuki, les jeunes de Québec pour la mobilité durable, Transport 2000 et Vivre en Ville. Nous citerons donc dans cette partie du mémoire notre collectif.

3. Augmentation significative de la capacité du transport collectif au centre-ville.

L'attractivité et l'accessibilité du centre-ville de Québec exigent une meilleure desserte de transport collectif. Le centre-ville reste le principal générateur de déplacements de la région, un poumon économique et un pôle culturel et administratif. Son attractivité est pourtant compromise par un accès rendu plus difficile par l'augmentation de la circulation automobile. Pour que plus de personnes puissent y accéder, la solution passe par le transport collectif. Deux voies réservées, même en site propre intégral, ne suffiront pas aux besoins : dans ce secteur, un tunnel est à envisager.

4. Augmentation significative de la capacité du transport collectif dans le pôle Sainte-Foy

Le pôle Sainte-Foy qui s'est développé durant les dernières décennies est devenu le 2^e générateur de déplacements de la région. La desserte de transport collectif doit s'adapter à cette nouvelle réalité, ainsi qu'à l'étendue du pôle, ce qui plaide en faveur d'un réseau qui mette à profit plusieurs axes de transport : Laurier, mais aussi Hochelaga, par exemple.

5. Parcours basse-ville desservi par un mode structurant

Le corridor de la basse-ville souffre depuis toujours d'un déficit de desserte en transport collectif. La réflexion sur un réseau structurant est une excellente occasion de remédier à cette situation, qui pénalise notamment le quartier Saint-Sauveur, densément peuplé et avec un certain potentiel de redéveloppement. Le projet de SRB sur l'axe Charest en faisait la promesse.

6. Desserte du secteur nord-ouest

Le secteur nord-ouest est mal relié au centre-ville de Québec, ce qui pénalise des quartiers entiers où le transport collectif est actuellement une option peu attrayante. L'absence de lien structurant entre Lebourgneuf et le centre-ville est une anomalie historique à corriger de façon urgente. Intégrer cet axe au réseau structurant de transport collectif contribuera à renforcer le centre-ville, réduira la congestion sur le réseau routier supérieur et atténuerà la dépendance à l'automobile pour le secteur nord-ouest, un enjeu à la fois économique, environnemental et social.

7. Redéveloppement du secteur Place-Fleur-de-Lys et Pierre-Bertrand

La mise en place d'un réseau structurant de transport collectif dans l'axe nord-ouest–centre-ville permettra la consolidation et la requalification du secteur place Fleur-de-Lys et du boulevard Pierre-Bertrand, dont le potentiel n'a pour le moment pas pu être mis à profit, faute d'une bonne desserte.

Conclusion

Pour la Fondation David Suzuki, la grande région de Québec doit se doter d'un système de transport en commun structurant afin de participer aux efforts de la province de réduction de gaz à effet de serre, mais également pour contrer les effets de l'étalement urbain, fort présent sur son territoire. En prenant un tel virage, Québec rejoindra des villes comme Toronto, Vancouver, New York ou Portland qui ont entrepris de redynamiser leurs transports et leurs régions métropolitaines par des investissements structurants en transports en commun.

Nous sommes également d'avis que le système de transport en commun structurant qui doit être mis en place doit suivre six critères.

- Un projet qui doit être attrayant, convivial, facile d'utilisation et branché aux autres
- Un projet qui doit desservir le plus grand nombre de citoyens possible, le plus souvent possible, le plus longtemps possible
- Une desserte rapide par un transport en site propre
- Assurer une desserte importante sur la Rive-Sud
- Un système de transport qui sera électrique
- Un système accessible, physiquement et financièrement

Nous espérons donc que le comité consultatif prendra la bonne décision pour la population actuelle et les futures générations.

Bibliographie

Actu-environnement, 2017. Transport collectif en site propre. [En ligne] https://www.actu-environnement.com/ae/dictionnaire_environnement/definition/transports_collectifs_en_site_propre_tcsp.php4 page consultée le 11 août 2017.

Barlow, Julie. 2017. Électrification: pourquoi le Québec traîne la patte? [En ligne] <http://lactualite.com/societe/2017/05/01/electrification-pourquoi-le-quebec-traine-la-patte/> (page consultée le 11 août 2017)

Federal Ministry for Economic Cooperation and Development, 2015. Sustainable Urban Transport: Avoid-Shift-Improve (A-S-I). [En ligne].

http://www.sutp.org/files/contents/documents/resources/E_Fact-Sheets-and-Policy-Briefs/SUTP_GIZ_FS_Avoid-Shift-Improve_EN.pdf (page consultée le 8 août 2017)

Ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques. Inventaire québécois des émissions de gaz à effet de serre en 2014 et leur évolution depuis 1990, 2016, 32 pages. [En ligne].

<http://www.mddelcc.gouv.qc.ca/changements/ges/2014/Inventaire1990-2014.pdf> (page consultée le 8 août 2017)

Ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques. Inventaire québécois des émissions de gaz à effet de serre en 2014 et leur évolution depuis 1990, 2016, 32 pages. [En ligne].

<http://www.mddelcc.gouv.qc.ca/changements/ges/2014/Inventaire1990-2014.pdf> (page consultée le 8 août 2017)

Morin, Alain. 2017. Congestion routière à Montréal et à Québec... Ça ne va vraiment pas bien! [En ligne] <http://www.guideautoweb.com/articles/41423/congestion-routiere-a-montreal-et-quebec...-ca-ne-va-vraiment-pas-bien/> consulté le 10 août 2017

Communauté métropolitaine de Québec, 2031. Bâtir 2031, Structurer, attirer, durer. Le Plan métropolitain d'aménagement et de développement du territoire de la Communauté métropolitaine de Québec PMAD de Québec. 188 pages

Société de transport de l'Outaouais, 2006. Étude avantages-coûts d'un système de transport rapide en site propre.[En ligne]

[http://www.rapibus.sto.ca/fileadmin/user_upload/directionRapibus/Doc_et_etude/sommaire_rapibus_oct2006\(1\).pdf](http://www.rapibus.sto.ca/fileadmin/user_upload/directionRapibus/Doc_et_etude/sommaire_rapibus_oct2006(1).pdf) (page consultée le 11 août 2017)

Ville de Québec, 2011. Plan de mobilité durable : pour vivre et se déplacer. [En ligne] https://www.ville.quebec.qc.ca/apropos/vie_democratique/participation_citoyenne/consultations_publiques/mobilite/docs/PlanMobiliteDurable.pdf consulté le 11 août 2017

Woessner, Raymond et Marie-Agnès Lanneaux. 2012. Territoires et Transports en Commun en Site Propre : réalisations, limites et perspectives. [En ligne] <https://rge.revues.org/3496> (page consultée le 11 août 2017)