

Rapport de mission du maire de Québec à Copenhague, Malmö et Helsinki

Du 23 au 31 mars 2023

RAYONNER

APPRENDRE

ATTIRER

1. PRINCIPAL OBJECTIF DE LA MISSION

Québec **APPREND**

- S'inspirer et apprendre de Copenhague, Malmö et Helsinki, trois villes nordiques à l'avant-garde mondiale sur les questions de transport structurant, de mobilité active et intégrée, de lutte et d'adaptation aux changements climatiques, d'aménagement, d'habitation et de design urbain résilients, de développement économique durable et d'itinérance.

2. APERÇU DES RETOMBÉES DE LA MISSION

Québec **RAYONNE**

- Échanges avec des représentants politiques des trois villes visitées et les diplomates québécois et canadiens présents sur ces territoires en compagnie du président de l'Union des municipalités du Québec et maire de Gaspé, de la mairesse de Granby et du maire de Laval. Les élus municipaux québécois ont pu parler d'une même voix.

Québec **APPREND**

CONSTATS GÉNÉRAUX (3 villes, 3 pays, 7 jours et demi, 36 rencontres et visites)

- Les trois villes visitées ont su se réinventer en plaçant le bien-être de leurs habitants, l'innovation, le savoir ainsi que la mobilité durable et la protection de l'environnement au cœur de leurs priorités. Les hôtes ont été très généreux en partage d'information et d'expériences.
- Elles disposent, ou l'État, de ressources foncières utilisées comme levier pour développer de nouveaux quartiers et faire des choix en lien avec ces priorités.
- Que ce soit en mobilité, en transition énergétique ou en aménagement du territoire, ces villes se sont dotées de plans visionnaires et intégrés s'appuyant sur une approche multidisciplinaire, l'utilisation de données probantes et l'évaluation des impacts. Elles n'hésitent pas à mener des projets pilotes et à adapter leurs plans en cours de route.
- Leurs résultats sont impressionnants : croissance démographique (attractivité des étudiants et des nouveaux arrivants), adhésion des populations, efficacité des transports en commun, de la mobilité active et des transferts modaux, rapidité d'exécution des projets, transformations urbaines et aménagements résilients, design intelligent, transition énergétique, virage vers l'économie circulaire et baisse du nombre de personnes en situation d'itinérance. Il s'agit de leaders mondiaux en infrastructures et énergies vertes.

COPENHAGUE

- À la suite du déclin de ses activités portuaires, la Ville et le gouvernement danois ont choisi d'investir massivement dans les infrastructures, la recherche, l'éducation et les institutions culturelles. Une attention particulière a été accordée aux espaces publics et à l'accès à l'eau. Capitale mondiale du vélo (cinq vélos par voiture), Copenhague est aujourd'hui reconnue pour sa beauté architecturale et son design, mariant le patrimoine, la modernité et le pragmatisme.
- Pour 2025, l'objectif de la Ville est que 75 % des déplacements soient actifs ou en transport en commun. Le vélo est un moyen de transport efficient et sécuritaire à l'année (entretien et investissements dans les pistes cyclables urbaines et périphériques en site propre, ponts dédiés aux vélos et aux piétons, feux prioritaires, stationnements pour les vélos, repose-pieds aux intersections, compteurs, etc.). En plus de l'arrivée du métro en 2002, le Grand Copenhague livrera en 2025 un train

léger reliant 11 municipalités et connecté à six stations de trains régionaux. Grâce à de nombreux canaux de communication, les citoyens sont informés sur les travaux de construction de ce projet et ses impacts sur leurs déplacements. Par obligation légale, les services de transport en commun de Copenhague se sont regroupés pour offrir une application unique afin d'améliorer l'expérience de l'utilisateur - DOT (achat de titres et tarifs selon les zones, communications et information sur le trafic).

- D'ici 2030, Copenhague a un plan clair pour atteindre la carboneutralité qui repose sur quatre piliers : la consommation et la production d'énergie, la mobilité verte ainsi que ses propres actions comme administration municipale. D'ailleurs, cette ville a été moins affectée par la hausse des prix de l'énergie en raison du conflit en Ukraine, car elle produit et s'alimente déjà en sources vertes ou renouvelables.
- En matière d'aménagement, la Ville priorise la vie urbaine, l'espace public et finalement le construit. Selon l'architecte et urbaniste danois, Jan Gehl, rencontré lors de cette mission, il faut ramener les milieux urbanisés à une échelle humaine en pensant aux gens d'abord (la marche, le sentiment de sécurité et la proximité) et en maximisant l'utilisation de l'espace. À la suite d'importantes inondations survenues en 2011, de nombreux projets ont été mis en place pour mieux gérer les eaux pluviales et assurer une meilleure résilience du territoire.
- Au Danemark, le logement de qualité pour tous est un droit. Depuis les années 1960, il existe un fonds afin d'appuyer le développement de logements sociaux accessibles dans lesquels 20 % des Danois habitent. La délégation a rencontré le principal organisme, KAB, qui accompagne les associations d'occupants dans leur gouvernance, le développement et l'entretien de ce parc immobilier, en tentant de concilier l'accessibilité et la durabilité des habitations.
- L'organisme à but non lucratif, House of Green, constitue une belle vitrine pour le développement de marchés d'une centaine de firmes danoises qui offrent des solutions novatrices en matière d'énergie, d'eau, de villes vertes et d'économie circulaire.

MALMÖ

- La troisième ville de Suède en population a su inverser son déclin démographique et connaître la plus rapide croissance du pays grâce à sa connexion avec Copenhague, à une planification urbaine durable favorisant la densité et la mixité, ainsi qu'à son économie du savoir (moins industrielle que le reste du pays). La moitié de ses habitants sont issus de l'immigration ou ont moins de 35 ans. Malmö se définit comme une « ville côtière accueillante pour les cyclistes » avec 43 km de rives et 470 km de pistes cyclables.
- Dans le Western Harbor, en développement depuis le début des années 2000, les terrains appartiennent à l'État et les revenus de location aux promoteurs sélectionnés servent à financer les infrastructures de traitement des matières résiduelles (tri à chaque résidence) et d'énergies renouvelables (solaire, éolien et géothermie). D'autres secteurs de la ville mettent également de l'avant des solutions d'aménagement durables (construction en bois, plus d'espaces au transport actif et en commun, verdissement, gestion des eaux pluviales, etc.). Les immeubles doivent permettre un ensoleillement jusqu'au premier niveau.
- D'ici 2030, l'objectif de Malmö est de répondre à ses besoins en énergie en utilisant 100 % d'énergie renouvelable ou recyclée et ainsi devenir un leader européen en la matière.

HELSINKI

- La capitale de la Finlande mise sur son échelle humaine, sa qualité de vie (pays le plus heureux au monde), la nature à proximité et l'innovation verte et technologique pour assurer son essor. La population y est à la fois vieillissante et de plus en plus diversifiée. L'attraction de talents est aussi un enjeu.
- L'administration municipale est un banc d'essai pour les compagnies qui veulent tester de nouvelles idées, que ce soit en mobilité, en aménagement, en santé, en éducation, en utilisation de données ou en construction. Des équipes et des budgets sont dédiés à ces laboratoires urbains au sein de la Ville, ce qui facilite la cocréation tout en répondant plus directement aux besoins des entrepreneurs (en comparaison avec des programmes normés). Les universités et les citoyens sont également mis à contribution.
- L'économie circulaire est, pour la Finlande, un créneau d'excellence qui soutient la création d'emplois, l'innovation et son positionnement international. En la matière, la Ville d'Helsinki a choisi de concentrer ses efforts au secteur de la construction. C'est celui qui a le plus grand impact sur la réduction des gaz à effet de serre et où le manque de ressources favorise la réutilisation des matériaux.
- Aligné sur les années du mandat politique, comme toutes les stratégies de la Ville, le Plan climat 2021-2025 vise un seul objectif, soit la carboneutralité pour 2030. Cet impact recherché guide le choix des secteurs d'activité et des actions les plus efficaces à privilégier.
- Les plans d'expansion du réseau de métros légers de la grande région d'Helsinki sont ambitieux et visent au-delà de 2040 pour connecter l'ensemble des villes périphériques au tramway, situé au centre. La couverture complète du réseau cyclable a sensiblement le même horizon. Helsinki s'inspire d'ailleurs de Copenhague pour doubler la part modale du vélo. Dans les deux villes, une attention particulière est portée aux cyclistes et aux piétons sur les chantiers de construction afin de minimiser leurs entraves.
- Un apprentissage intéressant est que le premier tramway moderne a coûté plus cher que les phases suivantes. On a observé que le secteur privé s'est maintenant doté d'un écosystème performant qui entraîne une réduction des coûts. La planification sur le long terme rassure également le secteur privé qui n'hésite pas à faire des investissements pour sa propre compétitivité.
- Après avoir implanté et développé de nombreux systèmes de mobilité intégrée dans le monde, MaaS Global, basé à Helsinki, soutient qu'il est important que les villes créent un contexte favorable à la mise en place de ces nouveaux modèles d'affaires (cadre réglementaire, support financier, etc.) sans trop entrer en profondeur dans les opérations.
- Afin de garantir un accès rapide à un toit permanent aux personnes sans domicile, la Fondation-Y (Y-Säätiö) construit, rénove et loue plus de 18 000 logements en Finlande depuis 1985. Ces projets de « logement d'abord » sont réalisés grâce à des partenariats entre le gouvernement (fonds et stratégie nationale pour éliminer l'itinérance d'ici 2027), les municipalités et les organisations non gouvernementales qui assurent l'accompagnement. Depuis 1987, le nombre de personnes sans logis a ainsi diminué de 80 % en Finlande.
- La Ville d'Helsinki contrôle environ 60 % des terrains de son territoire, ce qui l'aide à mettre en œuvre sa vision. Pour plusieurs experts, l'outil économique le plus puissant pour une ville est d'être propriétaire des terrains qu'elle souhaite développer.

3. CONCLUSION ET SUIVIS À COURT TERME

- Mission concluante sur le plan des apprentissages, notamment pour l'élaboration du plan d'urbanisme et de mobilité de la Ville de Québec ainsi que pour la Vision en matière d'itinérance. De nombreuses affinités et modèles inspirants ont été observés.
- Invitation faite au maire d'Helsinki pour qu'il mène une mission économique à Québec dans les prochains mois.
- Accueil des ambassadeurs des cinq pays nordiques (Danemark, Finlande, Islande, Norvège et Suède) au Canada à l'hôtel de Ville de Québec le 5 mai 2023.
- Conjoncture géopolitique et commerciale (Accord économique et commercial global – Canada-Union européenne) favorable pour que ces territoires se tournent vers la ville de Québec et le Québec.
- Pourparlers avec une entreprise qui compte relocaliser ses opérations nord-américaines au Québec, ce qui aura pour effet de créer des emplois à Québec.
- Invitation faite à un représentant de la Fondation-Y, basée à Helsinki, pour qu'il vienne à Québec partager son expertise sur les questions d'itinérance et de logement d'abord avec les partenaires locaux.
- Participation de la Ville de Québec à la formation offerte par la firme Copenhagenize, spécialisée en urbanisme cyclable, à Copenhague, du 21 au 23 juin 2023.