



Allocution du maire de Québec,
M. Régis Labeaume

Présentation du Plan de mobilité durable

Vivre et se déplacer AUTREMENT

Québec, 10 juin 2010

Version lue fait foi

En décembre 2009, j'étais invité à un colloque organisé par l'Association québécoise du transport et des routes. Je vous ai alors expliqué pourquoi j'avais mis sur pied un groupe de travail multidisciplinaire chargé de dégager, avec les élus, une vision de la ville et de la région de Québec à l'horizon 2030. Une vision qui intégrerait l'urbanisme et les transports. Une vision d'une ville prospère, attrayante et respectueuse de l'environnement.

Aujourd'hui, je suis invité à la même tribune. Je vous présente le fruit de notre travail d'analyse et de réflexion sur la mobilité durable.

Mais, à tout seigneur, tout honneur. Je vous présente les membres du groupe de travail sur la mobilité durable que j'ai eu l'honneur et le plaisir de présider. Ce sont des libres penseurs, des gens indépendants, provenant de divers horizons professionnels. Je les remercie chaleureusement pour leur inestimable contribution. La plupart des membres du groupe de travail sont présents ici.

- Liguori Hinse, directeur du groupe de travail
- François Picard, vice-président du comité exécutif, Ville de Québec
- Simon Brouard, membre du comité exécutif responsable de l'environnement, Ville de Québec
- Raymond Dion, président, Réseau de transport de la Capitale
- Anne Ladouceur, vice-présidente du comité exécutif, Ville de Lévis
- Yvon Boudreau, secrétaire du groupe de travail
- André Caron, sous-ministre adjoint, ministère des Transports du Québec
- Carole Després, professeure à l'École d'architecture de l'Université Laval, et directrice du Centre de recherche en aménagement et développement (CRAD)
- Georges O. Gratton, Transgesco
- Marcel Labrecque, vice-président exécutif, Administration portuaire de Québec
- Geneviève Marcon, Groupe immobilier GM Développement
- Guy Renaud, directeur général adjoint au Développement durable, Ville de Québec
- Francine Laurent, associée-conseil, SECOR
- Nathalie Quirion, directrice générale par intérim, Parc technologique de Québec
- Pierre Thibault, architecte, Atelier Pierre Thibault
- Michel Veilleux, vice-président, Planification et Innovations, Agence métropolitaine de transport
- Serge Viau, expert-conseil, Ville de Québec
- Carl Viel, président-directeur général, Pôle Québec Chaudière-Appalaches

Pourquoi un plan de mobilité durable?

La première question que l'on est en droit de se poser, c'est pourquoi un plan de mobilité durable? Comme dirait Yvon Deschamps, quossa donne?

On pourrait prendre la question à l'envers. Qu'est-ce qui arriverait, dans 20-25 ans, si on ne faisait rien, si on se plaçait sur le pilote automatique, si on laissait les tendances des dernières années se poursuivre?

L'Institut de la statistique du Québec prévoit l'arrivée à Québec de 51 000 nouveaux ménages d'ici 2030 et de 40 000 ménages supplémentaires à Lévis et dans les MRC périphériques. Si on laisse faire les tendances des dernières années, ces gens-là vont s'établir loin du centre-ville, dans des maisons isolées de faible densité. Ça veut dire accentuer l'étalement urbain, envahir de manière agressive les terres agricoles, construire dans les boisés et dans les bassins versants du lac Saint-Charles et de la rivière Montmorency, principales sources d'approvisionnement en eau de Québec. On a calculé qu'il faudrait consacrer au développement résidentiel un territoire correspondant à 5 600 terrains de football... uniquement dans l'agglomération de Québec.

Et puis, ces nouveaux venus se déplaceraient à plus de 75 % en automobile. On estime qu'il y aura 73 000 voitures de plus dans 20 ans sur le territoire de la Communauté métropolitaine de Québec. Vous avez constaté comme moi l'aggravation de la congestion routière depuis 4 à 5 ans. Imaginez ce que ce serait dans 20-25 ans.

Autrement dit, si on laisse aller les choses sans déranger quoi que ce soit, Québec va devenir une ville étirée sur plusieurs kilomètres supplémentaires, un territoire largement campagnard, dont les accès au centre-ville et aux pôles majeurs d'activités seront très très lourdement congestionnés. On connaît plusieurs villes en Amérique du Nord qui présentent ces caractéristiques, mais on ne se précipite pas pour aller y vivre.

Le laisser-faire, ça conduit à enlever à Québec l'élément le plus important de son attractivité. Notre ville est attractive et concurrentielle par son exceptionnelle qualité de vie, par l'absence de problèmes aigus de congestion et par la proximité de tous les services. Tout est proche à Québec et c'est précieux. Il faut à tout prix préserver ces atouts.

Alors, pouvons-nous nous payer le luxe de ne pas élaborer dès maintenant un plan de mobilité durable? Poser la question, c'est y répondre.

L'obligation d'être équitable

Personnellement, je suis hautement préoccupé par la hausse du prix du pétrole que j'estime inévitable. Et la catastrophe du golfe du Mexique qui se déroule sous nos yeux n'est pas de nature à faire baisser le prix du baril sur nos marchés. L'achat et l'utilisation d'une automobile ou d'une deuxième voiture vont hypothéquer lourdement un nombre de plus en plus important de ménages. Il faut donner aux familles, aux jeunes et aux aînés des choix de mobilité. Tout le monde est libre d'acheter une auto. Mais si une personne ou une famille y renonce, il ne faut pas qu'elle soit brimée dans ses déplacements en ville. Il faut qu'elle puisse aller travailler et se rendre aux lieux d'affaires et de loisirs de manière efficace, confortable et sécuritaire.

C'est fondamentalement une question d'équité. Tout le monde paie pour les autoroutes, les ponts et les viaducs. Tout le monde paie aussi pour le transport public. Il faut que le réseau routier et le transport collectif soient efficaces et performants. Tous les modes de déplacement

concourent à la mobilité. La Ville n'a pas à faire, à la place des citoyens, le choix du meilleur mode de déplacement. Mais elle a la responsabilité de développer, avec l'aide des gouvernements, les infrastructures et les services qui permettent aux citoyens d'exercer un véritable choix de mobilité. C'est ma conviction profonde.

Nous projeter dans 20 ans et être soucieux de notre attractivité

Avec le groupe de travail sur la mobilité durable, nous avons décidé, dès le départ, de nous projeter dans 20 ans. Et nous nous sommes posé 3 questions :

- Dans quel genre de ville voulons-nous vivre?
- Comment assurer notre croissance économique dans un univers de concurrence pour la main-d'œuvre qualifiée?
- Comment éviter à Québec les inconvénients qui sont généralement associés à la croissance urbaine : la congestion routière, l'étalement urbain, la pollution et les problèmes de sécurité?

Nous avons aussi été obsédés par l'attractivité de Québec. Nous devons absolument être attrayants. Et pourquoi? :

- parce qu'on a besoin de main-d'œuvre pour le développement économique – il va nous manquer plus de 30 000 travailleurs en 2021, dans 11 ans, compte tenu des départs à la retraite;
- parce que nous devons attirer de jeunes familles pour compenser les effets du vieillissement de notre population et bâtir une ville en tenant compte des nouvelles valeurs sociales;
- parce que la croissance et la création de richesse nous donnent les moyens d'offrir des services publics de qualité.

Et, comme je l'ai dit plus tôt, l'attractivité c'est incompatible avec la congestion routière. De plus en plus de gens, lorsqu'ils le peuvent, fuient les villes congestionnées. Nous en recevons des témoignages tous les jours à Québec.

Dès le départ, nous nous sommes alignés sur le développement durable. Très tôt dans nos travaux, nous l'avons considéré comme l'orientation de base de l'ensemble du Plan de mobilité. Nous parlons d'ailleurs de mobilité durable; ce n'est pas un jeu de mots, mais bien une orientation fondamentale.

Briser l'isolement traditionnel des planificateurs

D'entrée de jeu, nous avons décidé de cesser de travailler en silo. Dans la plupart des grandes villes, chaque groupe prépare, chacun de son côté, son plan de développement : les urbanistes, les architectes, les gens du développement économique, les responsables du transport et de la voirie, les sociétés de transport en commun et les ministères responsables du transport.

Puis, on cherche ensuite à harmoniser, à raccorder les différents plans qui ont été élaborés en silo. On fait de l'accommodement raisonnable. On aboutit souvent à des arrangements boiteux, des « amanchures » comme on dit, et parfois, à des affrontements qui bloquent tout.

Nous avons décidé d'agir autrement et c'est peut-être la grande originalité de notre démarche, c'est-à-dire de briser l'isolement des divers responsables de la planification urbaine et de les rassembler autour d'un même objectif : développer une ville et une région attrayantes. Nous avons aussi décidé de les rassembler tous : plusieurs services de la Ville de Québec, de la Ville de Lévis, des deux sociétés de transport, de la Communauté métropolitaine de Québec, du ministère des Transports du Québec et de la Société des traversiers.

Les grandes orientations du plan de mobilité durable

Ensemble, nous avons dégagé 6 grandes orientations :

1. Assurer le développement à l'intérieur du périmètre urbanisé des villes de Québec et de Lévis. Autrement dit, mettre fin à l'étalement urbain. J'ai fait le point à ce sujet le 31 mai dernier.
2. Privilégier une plus grande mixité – résidence, bureau, commerce, industrie légère – dans les pôles urbains et le long des axes et des artères importants. Autrement dit, densifier à l'échelle humaine et réaménager la ville.
3. Structurer, consolider et développer le territoire urbain par l'outil du transport public. Un système de transport collectif ça sert, bien sûr, au déplacement des personnes. Mais, c'est aussi un puissant outil de développement d'une ville, s'il est conçu à cette fin.
4. Assurer l'accessibilité aux lieux d'emploi, d'études, d'affaires et de loisirs par des modes de déplacement autres que l'automobile. Il s'agit d'offrir un choix de moyens de transport fiables et sécuritaires. Les gens feront leurs choix.
5. Favoriser une utilisation efficace de chacun des modes de transport des marchandises selon la portion de trajet pour laquelle il est le mieux adapté, dans une optique de développement durable. La mobilité, c'est aussi le transport des marchandises.
6. Mettre à contribution les institutions et les entreprises dans la mise en œuvre du Plan de mobilité, parce qu'ils sont des partenaires indispensables à la réalisation de nos objectifs de mobilité durable.

Nous avons accordé une grande importance à l'urbanisation, parce qu'avant de décider des moyens de transport à développer, de statuer si nous avons besoin ou non d'un tramway, il faut d'abord convenir du mode d'occupation du territoire. Où et comment allons-nous loger les 51 000 nouveaux ménages qui arriveront d'ici 2030?

J'ai indiqué, le 31 mai dernier, un certain nombre de moyens que nous allons déployer pour assurer de manière responsable la croissance économique et démographique à l'intérieur de notre périmètre urbanisé. Je précise aujourd'hui où et comment nous allons accueillir ces nouveaux citoyens de Québec :

- en exploitant les terrains disponibles – Lebourgneuf, Charlesbourg, secteur Chaudière : potentiel de 11 000 logements;
- en tirant profit des mesures de consolidation déjà prévues – colline Parlementaire, plateau de Sainte-Foy, cimenterie de Beauport – : potentiel de 6 400 logements;
- en donnant suite au Programme particulier d’urbanisme (PPU) de Sainte-Foy : potentiel de 7 500 logements;
- en développant de nouveaux quartiers – des écoquartiers –, à D’Estimauville, Cité Verte et Pointe-aux-Lièvres : potentiel de 3 000 logements;
- en urbanisant les espaces libres et sous-utilisés : potentiel de 14 000 logements;
- en densifiant le long des grandes artères : potentiel de 16 000 logements;
- en développant le long de l’axe Wilfrid-Hamel et Père-Lelièvre : potentiel de 3 000 logements;
- en accélérant le développement dans le quartier Saint-Roch et sur l’axe Charest – entre Robert-Bourassa et D’Estimauville – : potentiel de 10 000 logements;
- en donnant suite au projet du pacte Myrand à l’Université Laval : 1 300 logements.

Bref, nous avons déjà identifié de l’espace pouvant accueillir, dans des conditions parfaitement raisonnables de densification, au moins 72 200 ménages. Nous avons l’intention d’exploiter ces potentiels, d’en découvrir d’autres et d’aménager ces espaces avec le souci prédominant de la qualité de vie des résidants.

Le concept de développement durable amène un devoir de cohérence. Nous nous engageons dans la densification, une densification à l’échelle humaine je le répète, parce que l’alternative, c’est l’étalement urbain, c’est-à-dire l’accroissement de la pression du développement sur les terres agricoles, sur les boisés, sur les milieux humides et sur les bassins versants de notre principale prise d’eau. C’est aussi la dépendance accrue à l’automobile. Sans densification, il n’est pas pensable de développer un système de transport public efficace. On ne réussira jamais à desservir convenablement, par un mode de transport collectif, des personnes qui sont dispersées sur un vaste territoire.

Oui, il y a un lien évident entre mon intervention de la semaine dernière, sur notre politique de l’eau et sur l’occupation du territoire, et celle d’aujourd’hui sur la mobilité durable. L’urbanisme et les transports, c’est intimement lié.

Il s’agit d’une vision globale et cohérente de l’avenir de notre ville pour le prochain quart de siècle. Les grandes décisions prises et à prendre à brève échéance s’enchaînent dans un ordre logique : protection des bassins versants, fin de l’étalement urbain, densification et mobilité durable.

Saint-Roch, pilier du centre-ville

Nous présentons aujourd'hui ce que l'on pourrait appeler le nouveau concept d'urbanisation de Québec. À l'horizon 2030, selon ce concept, Saint-Roch devient le pilier fort du centre-ville de Québec, relié aux 2 autres composantes du centre-ville : le Vieux-Québec et la colline Parlementaire. Saint-Roch offre lui-même un important potentiel de développement qui lui permet de redevenir le centre névralgique de la capitale, statut qu'il détenait avant le développement des banlieues. On a peut-être oublié que le développement industriel et économique de Québec a démarré dans Saint-Roch pour s'y consolider pendant des décennies. Nous allons donc assister à un formidable retour de l'histoire. Ceci étant dit, nous reconnaissons tous l'importance de Sainte-Foy, comme pôle majeur de résidences, d'emplois, d'études et d'affaires.

Comme on le sait, Saint-Roch se prolonge pour ainsi dire :

- à l'est jusqu'à D'Estimauville;
- à l'ouest, jusqu'à Saint-Sacrement;
- au nord, jusqu'à Pointe-aux-Lièvres, ExpoCité et le nouvel amphithéâtre;
- au sud, vers la colline Parlementaire.

Le renforcement de Saint-Roch réaffirme la prédominance du centre-ville de Québec et accélère le besoin de le relier, notamment par un système structurant de transport collectif, aux grands pôles d'activités.

Les grands choix de mobilité?

Comment va-t-on se déplacer dans cette ville?

D'abord en automobile. On a beau favoriser le transport collectif, y investir des sommes importantes, l'automobile, réalistement, demeure le plus important moyen de se déplacer. Toutefois, le groupe de travail sur la mobilité durable propose des cibles ambitieuses d'utilisation du transport collectif, ce qui devrait réduire le nombre d'automobilistes sur les routes, en particulier à l'heure de pointe. En 2006, 71 % des déplacements dans l'agglomération de Québec se sont effectués en automobile; en 2030, nous visons ramener cette part à 58 %. On aurait alors un niveau de trafic comparable à celui qui prévalait à l'an 2000, c'est-à-dire avant les phases de congestion que nous connaissons depuis quelques années.

La congestion routière est un enjeu économique majeur. Une étude réalisée aux États-Unis a démontré que la congestion représentait, en 2005, un coût annuel de 63 milliards de dollars pour l'économie du pays. Une étude comparable réalisée pour la région métropolitaine de Montréal a chiffré à 1,4 milliard de dollars le coût de la congestion dans cette région pour l'année 2003.

C'est pourquoi il est primordial de préserver la fluidité du réseau autoroutier. Le ministère des Transports a d'ailleurs planifié des travaux majeurs sur ce réseau tant sur la Rive-Nord que sur

la Rive-Sud de Québec. Ces projets sont présentés à l'écran. J'en précise quelques-uns : l'échangeur Charest/boulevard Robert-Bourassa, l'autoroute Henri-IV sur plusieurs portions, le boulevard Jean-Lesage, l'autoroute Laurentienne, le boulevard Henri-Bourassa, le boulevard Laurier, l'autoroute Jean-Lesage à Lévis et bien d'autres.

Pour notre part, on ne demande pas au ministère des Transports d'augmenter la capacité autoroutière. Elle apparaît suffisante. Cependant, on ne juge pas utile d'enlever des voies d'autoroutes.

À l'avenir, on va se déplacer de plus en plus en transport collectif. Le groupe de travail sur la mobilité durable propose de doubler, tant à Québec qu'à Lévis, les parts modales de transport collectif. À l'heure de pointe, 26 % des déplacements s'effectueraient en transport en commun dans l'agglomération de Québec en 2030. Le Réseau de transport de la Capitale transporterait alors 300 000 passagers par jour.

Et puis, on va se déplacer en marchant ou à vélo. On ne soupçonne pas à priori l'importance de la marche à Québec. Déjà, 17 % de tous les déplacements sur l'ensemble du territoire de l'agglomération de Québec s'effectuent à la marche. Dans le secteur de La Cité, 30 % des déplacements journaliers se font à pied, ce qui est considérable. Quant au vélo, notre défi est d'en faire un moyen de déplacement utilitaire, pas seulement un loisir.

Améliorer le transport collectif

Dans certains milieux, il est de bon ton de « diaboliser » l'automobile. Ce n'est pas l'approche que nous avons retenue. Dans une optique de développement durable, il est souhaitable qu'un nombre important de personnes privilégient le transport collectif pour leurs déplacements en ville. C'est avant tout par la mise en place d'un service de transport collectif efficace, fiable, sécuritaire et confortable que l'on convaincra les citoyens de laisser leur automobile dans leur cour ou dans un stationnement incitatif. Nous devons relever le défi de l'efficacité.

Le groupe de travail sur la mobilité durable recommande d'investir dans l'amélioration du réseau actuel de transport collectif, tant à Québec qu'à Lévis. Je ne décrirai ici que les améliorations envisagées au système de transport collectif de Québec.

Je tiens à préciser qu'on ne part pas de rien. Le Réseau de transport de la Capitale a accueilli 44,5 millions de passagers en 2009. C'est considérable. Il y a des histoires à succès au RTC. C'est le cas des Métrobuses. Il faut le reconnaître. Mais on s'entend tous sur la nécessité d'étendre, de diversifier et d'améliorer le service de transport collectif. Le groupe de travail s'y est attaqué avec beaucoup d'enthousiasme.

Nous mettrons donc en place graduellement, en commençant dès maintenant, un système de transport en commun constitué de 4 réseaux :

1. Un réseau à haut niveau de service

- qui dessert les axes denses et les pôles majeurs d'emplois et d'études;

- qui a une fréquence de 5 minutes à l'heure de pointe et de 15 minutes le reste de la journée.

Pour simplifier, je dirais qu'il s'agit d'améliorer et d'étendre le service Métrobus.

2. Un réseau 15-30

- qui dessert l'ensemble du territoire, entre les quartiers, ce qui comble d'importantes lacunes du réseau actuel ;
- qui fait du rabattement sur le réseau à haut niveau de service ;
- qui a une fréquence de 15 minutes à l'heure de pointe et de 30 minutes en d'autres temps.

Les arrondissements et les quartiers plus périphériques, notamment ceux du nord de la ville, pourront enfin bénéficier d'un service efficace de transport collectif.

3. Un réseau rapide

- qui amène les gens de la banlieue vers les lieux d'emplois, d'études et de services;
- à une fréquence de 10 à 20 minutes en période de pointe. Ici aussi, on pense aux résidents des quartiers plus périphériques qui sont des citoyens de Québec à part entière.

Ces autobus réguliers et articulés concurrencent l'auto par rapport aux temps de déplacements et à la fiabilité.

4. Un réseau de proximité

- service de proximité qui est totalement nouveau;
- qui dessert les quartiers;
- et qui a recours à des taxibus, des minibus, des petits autobus.

Ce nouveau service de proximité tient compte d'une réalité qui est peu connue et qui m'a beaucoup surpris : dans l'agglomération de Québec, plus de la moitié des déplacements quotidiens se font à l'intérieur d'un même arrondissement. À Beauport, c'est encore plus marqué : 63 % des déplacements journaliers partent d'un point de Beauport pour aller vers un autre lieu de cet arrondissement. Il est temps d'offrir un service de transport collectif pour faciliter ces déplacements à l'intérieur des quartiers ou des arrondissements.

Ce système du transport collectif à 4 réseaux, que je viens de décrire sommairement, est soutenu par des infrastructures qui en assurent l'efficacité :

- des voies réservées sur les grandes artères et sur certaines autoroutes afin que les autobus ne soient pas pris dans la congestion;
- des mesures prioritaires de circulation sur certaines artères;
- des stationnements incitatifs en périphérie;

- des stations et des pôles d'échanges chauffés et confortables;
- de l'information en temps réel aux usagers.

Six municipalités régionales de comté (MRC) situées à la périphérie de Québec et de Lévis ont mis en place, au cours des derniers mois et des dernières années, des services de dessertes ponctuelles entre leur principal pôle d'activité et les villes de Québec et de Lévis.

Le groupe de travail sur la mobilité durable salue les initiatives des MRC. Pour des raisons évidentes d'efficacité, les dessertes offertes ont tout intérêt à s'intégrer au réseau de transport en commun des villes de Québec et de Lévis. Si l'on veut réduire la congestion dans les deux villes et sur les principales voies qui y mènent, il est essentiel qu'une proportion grandissante des résidents des MRC périphériques utilise aussi le transport en commun pour se rendre au centre-ville et dans les pôles majeurs d'activités.

Le transport collectif, outil de développement

Ce système de transport collectif représente une expansion significative et une bonification substantielle des services offerts par le Réseau de transport de la Capitale. Mais, il faut aller plus loin et nous devons répondre à 3 besoins :

1. accélérer le développement dans certains secteurs de la ville de Québec;
2. améliorer significativement le service de transport collectif. Dans 15 ans, sur certains circuits, les autobus ne suffiront plus. Nous ferons face à des bouchons de circulation, à des embouteillages d'autobus ou de trolleybus, si tel était notre choix;
3. diminuer la congestion par un achalandage accru du transport en commun. On y arrivera partiellement avec des systèmes d'autobus.

Nous avons besoin d'un mode fort et structurant de transport collectif. Nous avons besoin d'un levier additionnel de développement.

Notre réponse : le tramway que voici.

Parcours proposé du réseau de tramway

Nous proposons un tramway qui parcourt une distance de 28,6 km. Alors maintenant, montons à bord. Nous sommes à D'Estimauville, à l'extrémité est du trajet.

J'ai deux remarques à formuler. Premièrement, certains tramways, comme celui de Bordeaux, n'ont pas de fils électriques suspendus. La technologie actuelle permet déjà d'enfouir les fils, surtout au centre-ville. La technologie va évidemment évoluer au cours des 5 à 10 prochaines années. Deuxièmement, les blocs bruns qui apparaissent le long des parcours sont des immeubles qui devraient être bâtis. Ces blocs sont présentés à titre illustratif dans les zones où un potentiel de développement commercial ou résidentiel (ou les deux) a été estimé. Ces illustrations ne présentent pas le gabarit final des immeubles ni leur volume.

Revenons à bord. Il y aura, à D'Estimauville, un important pôle d'affaires et d'habitations, un parc technologique, un centre hospitalier et les espaces récréotouristiques de Maizerets et de la baie de Beauport.

Le tramway fait ensuite escale au centre hospitalier l'Enfant-Jésus et au noyau de services qui y est greffé.

Il poursuit son parcours jusqu'au cégep de Limoilou, desservant cette institution, et au pôle commercial de la Canardière.

Le tramway passe évidemment par l'actuelle gare du Palais, soit la future gare du TGV, offrant une desserte intéressante aux commerces de proximité, au Vieux-Port et au Vieux-Québec.

Poursuivant vers l'ouest, le tramway devrait s'arrêter dans Saint-Roch, à proximité des rues commerciales Charest et Saint-Joseph, du pôle administratif et d'un lien mécanique vers la haute-ville.

On prévoit une importante station de correspondance au centre-ville, au cœur du développement de Saint-Roch, entre les lignes nord-sud et est-ouest. Le tramway dessert le pôle universitaire de Saint-Roch.

Prenons la direction sud. Le tramway emprunte la côte d'Abraham, place D'Youville – où la station de tramway va remplacer le bazar actuel des arrêts d'autobus –, la colline Parlementaire, le Centre des congrès et le Grand Théâtre. Eh oui, le projet de tramway dessert très convenablement le pôle majeur d'activités de la colline Parlementaire.

Sur cette même ligne, mais en direction nord, le tramway rejoint l'écoquartier de la Pointe-aux-Lièvres, ExpoCité – avec le nouveau centre de foires et le nouvel amphithéâtre –, le pôle commercial Fleur-de-Lys et le nouveau pôle hôtelier et d'affaires qui devrait s'y greffer, l'artère commerciale de la 1^{re} Avenue pour arriver au terminus de la 41^e Rue, aux Galeries Charlesbourg.

Revenons au centre de Saint-Roch et de Saint-Sauveur, revigorés par le caractère structurant du tramway qui devrait favoriser la densification du bâti urbain et revaloriser la trame résidentielle.

En poursuivant vers l'ouest, le tramway s'arrête à Marie-de-l'Incarnation où est envisagée une densification commerciale avec quelques centaines de logements.

À la hauteur de l'avenue Saint-Sacrement, sur le boulevard Charest transformé en boulevard urbain, le tramway dessert le parc industriel Saint-Malo et les nouveaux pôles de commerce et d'habitation qui y seront développés.

À la rue Jean-Talon, renommée Franck-Carrel, un lien piéton permet aux passagers de se rendre au cégep F.-X.-Garneau. Le parc Jean-Talon offre, pour sa part, un important potentiel de développement d'affaires.

Le tramway se dirige ensuite vers Sainte-Foy en empruntant la rue Nérée-Tremblay, où devrait émerger un nouvel écoquartier. Cette station permet de transporter les étudiants du cégep

St. Lawrence et les travailleurs des entreprises du parc technologique, au moyen d'une navette.

Le tramway traverse ensuite le campus de l'Université Laval, desservant la communauté universitaire, les centres de recherche et le cégep de Sainte-Foy. Le tramway s'arrête par la suite sur l'autoroute Robert-Bourassa, puis à la route de l'Église, au cœur du pôle d'affaires et de commerce de Sainte-Foy.

Avant de s'engager vers la Rive-Sud, le tramway fera escale dans le secteur des hôtels. Le ministère des Transports du Québec a des projets de reconfiguration complète des autoroutes et de l'échangeur à la tête des ponts. Le tramway traversera le pont de Québec pour se rendre au pôle structurant que la Ville de Lévis entend aménager à 3 km des ponts.

Je veux remercier les producteurs de cette vidéo, la firme Graph Synergie, une dynamique entreprise de Québec qui rayonne dans plusieurs pays.

Un grand réseau

Le réseau de tramway que nous soumettons à la consultation est constitué de deux lignes qui se croisent au centre-ville. Il est intégré à un système de transport plus large assuré de manière complémentaire par des autobus articulés, des autobus réguliers, des taxibus, des navettes, des écolobus, des véhicules de transport adapté et des infrastructures de support.

Le tramway dessert :

- les pôles d'emplois : de Lévis, du secteur de Sainte-Foy, depuis la sortie des ponts jusqu'au boulevard Robert-Bourassa, du boulevard Charest, du chemin de la Canardière, des pôles de Saint-Roch, de Place Québec, du Centre des congrès, de la colline Parlementaire, du secteur D'Estimauville et de la future gare du TGV;
- les établissements d'enseignement postsecondaire : l'Université Laval, le campus de l'Université du Québec –ÉNAP, INRS – dans Saint-Roch et les cégeps de Sainte-Foy, St. Lawrence, Limoilou et F.-X.-Garneau – via un escalier;
- les centres hospitaliers : Centre hospitalier de l'Université Laval (CHUL), Saint-François d'Assise, Enfant-Jésus et Hôtel-Dieu;
- les centres récréotouristiques actuels et futurs : ExpoCité – incluant le Centre de foires –, le Super Peps, le stade du Rouge et Or, le Grand Théâtre, le Palais Montcalm, la bibliothèque Gabrielle-Roy, le Vieux-Port, le futur amphithéâtre et les sites des grands événements – Cirque du Soleil, Moulin à images, Red Bull Crashed Ice, Festival d'été de Québec;
- et des quartiers qui doivent être revitalisés, situés au cœur même de la ville, principalement dans son axe central : le boulevard Charest, le sud de l'autoroute Laurentienne transformé en boulevard urbain à partir de la rue Soumande, à l'est du boulevard Wilfrid-Hamel, autour de Place Fleur de Lys et d'ExpoCité, et j'en passe.

Et combien ça coûte? Les tramways qui s'implantent de nos jours coûtent entre 25 et 60 millions de dollars le kilomètre. La mise en place d'une telle infrastructure à Québec ne présente pas, à priori, de grandes difficultés, de sorte que les coûts ne devraient pas dépasser, croyons-nous, 50 millions de dollars le kilomètre. Nous parlons donc d'un projet de l'ordre de 1,5 milliard de dollars, en dollars de 2010.

Le long du parcours proposé, nous avons estimé, avec le concours de firmes spécialisées, un potentiel d'accueil de 22 600 logements et de 2 060 000 m² d'espaces pour des commerces, des bureaux et de l'hôtellerie. Avec des investissements estimés à 7,6 milliards de dollars, l'exploitation de ces potentiels représenterait, à terme et en dollars de 2010, des revenus supplémentaires de l'ordre de 145,5 millions de dollars par année en taxes foncières pour la Ville de Québec.

Une vision d'avenir

Jusqu'ici, on a organisé les services de transport collectif en fonction des passagers à déplacer. Bien sûr, l'utilité première d'un service de transport public, c'est d'assurer les déplacements. Mais, il serait difficile de justifier un investissement de 1,5 milliard de dollars uniquement par l'accroissement de l'achalandage. Le tramway doit aussi contribuer à accélérer le développement de la ville. On a pu le constater dans plusieurs villes : les projets immobiliers ont tendance à se concentrer le long d'une ligne d'un système structurant de transport.

Regardez cette image de la rue Yonge à Toronto. En dessous de chaque îlot d'immeubles commerciaux d'envergure, il y a une station de métro. On peut difficilement être plus parlant. On pourrait multiplier les exemples, parler de Strasbourg, de Portland, de Minneapolis, de Bordeaux, de Stockholm et de bien d'autres villes qui ont réaménagé leur ville sous l'impulsion d'un investissement majeur dans un système lourd de transport collectif.

Un réseau de tramway peut contribuer directement et très fortement au démarrage ou à l'accélération du développement, ce que ne peut pas faire l'autobus ou le trolleybus.

À ce stade-ci de son développement, la ville de Québec a besoin d'un tel outil moderne et performant, surtout si elle veut attirer de grands événements internationaux, comme les Olympiques par exemple.

Notre objectif est de présenter une vision d'avenir

Comme je l'ai dit plus tôt, nous nous sommes inscrits dans une optique de développement durable. Nous devons donc contribuer à réduire les gaz à effet de serre. Nous voulons aussi faire de Québec un milieu offrant une grande qualité de vie. En toute logique, nous devons choisir des systèmes de transport qui n'utilisent plus de carburants fossiles, qui sont silencieux et qui projettent une image compatible avec ces objectifs. Le tramway répond à ces impératifs.

Nous optons pour le tramway, plutôt que le train ou le trolleybus, parce qu'il est plus performant et qu'il est plus facile de l'intégrer, de manière très esthétique d'ailleurs, à la trame urbaine. C'est une infrastructure qui va contribuer à embellir la ville plutôt que de la défigurer.

On a toujours envisagé un tramway sur le boulevard René-Lévesque. Oui, l'achalandage le justifierait, mais il n'y a pas de potentiel de développement sur cet axe. Nous faisons le choix, nous prenons le pari du développement économique et c'est ce qui nous a guidés tout au long du processus.

Mais si nous voulons un tramway dans 10-12 ans, il faut le décider MAINTENANT.

Nous proposons un moyen – le tramway – et un tracé. Nous consulterons la population sur cette vision. Nous enclencherons ensuite les études détaillées qui sont requises pour des projets de cette envergure - retombées économiques et développements, choix définitifs du tracé, effets sur la congestion, impacts environnementaux, choix des technologies...

Puis, nous lancerons ce grand chantier en identifiant les étapes et en les réalisant.

Quelques autres propositions

Le Plan de mobilité durable formule plusieurs autres propositions qui, ensemble, concourent à une révision majeure des modes de déplacement à Québec et dans la région. Je vous en souligne quelques-unes.

La desserte de l'aéroport. Un aéroport international doit offrir un service de transport en commun aux gens qui y travaillent – 2 200 à Québec – et aux passagers. Nous proposons donc la mise en place d'un service d'autobus à fréquence graduellement élevée à l'aéroport et le développement d'un service de navettes vers les hôtels de Sainte-Foy et du centre-ville de Québec, avec la participation du secteur privé et de l'aéroport.

À l'égard des taxis, qui sont des partenaires de la mobilité et qui présentent souvent la première image de Québec, le groupe de travail propose notamment :

- de remplacer les voitures actuelles par des véhicules hybrides ou électriques;
- d'associer les taxis à l'image de marque de Québec.

La traverse de Québec-Lévis doit être intégrée au plan régional de mobilité. Nous recommandons notamment :

- d'accroître la capacité des bateaux actuels – pour le transport des personnes;
- d'agrandir le stationnement incitatif à la traverse de Lévis;
- de mettre en service un 3^e bateau qui ne transporterait que des passagers – pas d'auto.

L'axe René-Lévesque entre la colline Parlementaire et l'Université Laval. Cet axe présente un grand intérêt pour la marche, le vélo et le transport public. Il est important :

- d'améliorer les infrastructures et les services qui favorisent la marche et la sécurité des piétons;
- d'offrir aux cyclistes des voies sécuritaires, correctement signalisées et entretenues;
- d'accroître l'achalandage du transport collectif et d'en renforcer l'efficacité;

- de permettre un niveau raisonnable de circulation automobile.

La Ville de Québec a exploré divers scénarios et élaboré certaines stratégies qui permettraient d'atteindre ces objectifs. À ce jour, aucune solution n'a été jugée satisfaisante. Le groupe de travail soumet deux hypothèses à la consultation publique.

La première hypothèse représente une transformation majeure et audacieuse du boulevard René-Lévesque. Selon cette proposition, il y aurait, de chaque côté de ce boulevard, une piste cyclable et une voie réservée aux autobus. Dans certaines sections du boulevard René-Lévesque, il n'y aurait qu'une seule voie de circulation automobile. L'autre proposition consiste à utiliser, comme axe prioritaire d'aménagement de bandes cyclables, la rue Père-Marquette et les rues avoisinantes entre la colline Parlementaire et l'Université Laval.

L'auto-partage. On ne le réalise pas, mais une automobile passe généralement plus de 95 % du temps stationnée. De nombreuses personnes ont besoin d'une auto ou d'une deuxième automobile qu'à des occasions particulières ou pour des déplacements occasionnels. Objectivement, ces personnes pourraient combler autrement leurs besoins d'utiliser une auto.

Il existe justement une solution de rechange originale, éprouvée, peu coûteuse et qui fonctionne : l'auto-partage. Une entreprise fondée en 1994 à Québec, Communauto, est l'un des leaders mondiaux dans ce domaine. Nous allons appuyer ses innovations.

L'ensemble du rapport sur la mobilité durable est déjà disponible sur le site Internet de la Ville de Québec. Si vous le souhaitez, vous pourrez en récupérer un exemplaire à la sortie. Les propositions de ce rapport seront soumises à une large consultation, dès septembre. Nous voulons que les citoyens, les entreprises et les institutions participent en grand nombre à cette consultation, qu'ils s'expriment sur l'avenir de leur ville.

Appel aux gouvernements et aux autres partenaires

Nous présentons un plan régional de mobilité, du moins dans la partie urbanisée du territoire de la Communauté métropolitaine de Québec.

J'ai parfaitement conscience de présenter à la fois une vision et un grand projet. J'ai conscience aussi de proposer un chantier qui représente des investissements majeurs, dans un contexte de précarité des finances publiques, surtout au gouvernement du Québec. Dans un proche avenir, le groupe de travail sur la mobilité va évaluer les coûts de chacune des composantes du grand projet que je viens de présenter et déterminer les sources de financement qui seront nécessairement les gouvernements, comme c'est le cas aujourd'hui.

À ceux qui seraient tentés de considérer que nous avons trop d'ambitions, je veux rappeler deux faits. Premièrement, on comprend que la mise en œuvre du Plan de mobilité durable va s'échelonner sur 15 à 20 ans. On va prendre les bouchées l'une après l'autre. Deuxièmement, il est important de comprendre que le transport urbain représente une problématique qui concerne toutes les municipalités du Canada. En fait, il s'agit d'un enjeu national, car on ne réalisera pas les gains de productivité, qui sont absolument nécessaires au maintien de la position concurrentielle du Canada, avec des villes ayant des réseaux de transport déficients. Il

est donc clair que toutes les villes canadiennes, incluant la nôtre, doivent compter sur une participation financière majeure de la part du gouvernement fédéral. La Ville de Québec ne fait pas bande à part à cet égard. Bien au contraire.

Le meilleur plan de mobilité ne se réaliserait pas sans la participation de nombreux acteurs publics et privés. Je fais donc appel aux partenaires afin qu'ils participent à la consultation et qu'ils contribuent à la mise en œuvre des stratégies qui nous permettront de développer ensemble une ville et une région dynamiques, prospères, vertes qui se distinguent par la qualité de vie et l'innovation.

Ce que je viens de présenter, c'est un plan intégré dans le sens fort du mot.

Intégration :

- de l'urbanisation et des transports;
- des modes de transport et de mobilité;
- des services de transport collectif offerts par Québec, Lévis et éventuellement par les MRC de la région.

C'est une vision de la ville, et d'une certaine manière de la région de Québec, qui va influencer de manière significative notre façon de planifier et de développer la ville.

La ville de Québec, telle que nous l'imaginons dans 20 ans, c'est :

Une ville attrayante et performante en matière de développement durable

- par la fin de l'étalement urbain;
- par la protection des bassins versants et des milieux écologiques fragiles;
- par le choix des moyens de déplacement les moins énergivores.

Une ville attrayante et performante en matière d'aménagement

- par une densification à l'échelle humaine qui préserve la qualité de vie ;
- par l'innovation dans l'offre d'immeubles résidentiels et l'organisation des quartiers.

Une ville attrayante et performante en matière de mobilité

- par l'absence de congestion aiguë;
- par la capacité des personnes de toute condition de choisir leur mode de mobilité.

Une ville attrayante et performante en matière de développement économique

- par la diversité et la qualité des emplois;
- par un puissant levier au développement des plusieurs quartiers de la ville : le tramway;
- un moyen de transport et un tracé qui généreront des revenus additionnels pour la ville de 145,5 millions de dollars par année et des investissements totaux de 7,6 milliards de dollars.

En un mot, Québec sera la ville la plus attrayante et la plus performante au pays.

Il y a quelques années, une publicité disait que « c'est dans la tête qu'on est beau ». Oui, c'est d'abord dans la tête qu'on est des gagnants. Il faut croire à notre potentiel, se donner une vision puis la partager. Ensuite, il faut se retrousser les manches et aller de l'avant. Mais ça commence dans la tête. Je suis convaincu que la mobilité durable se répandra dans l'esprit de nos concitoyens et qu'elle sera le grand projet des deux prochaines décennies.

Je vous remercie.