Accès libre

Un projet de transport intégré vers une ville intelligente

Par

Vincent Grégoire, M.Sc.Env.
Président
Centre alternatif des déplacements urbains du Saguenay (CADUS)

10 mai 2018

Plan de présentation

- Introduction
  - Objectifs de développement durable – H2030
- Les partenaires en transport
  - Partenaires
  - Diagnostics
- Accès libre
  - Grille d’analyse en développement durable et ASD
- Conclusion

INTRODUCTION

L’ONU a défini 17 objectifs de développement durable (ODD) pour améliorer le monde d’ici 2030

- La réalisation de 10 des 17 ODD dépend directement ou indirectement des villes. Un ODD distinct - l’ODD11 - pour les villes (et les communautés) prend donc tout son sens, soit : « Faire en sorte que les villes et les établissements humains soient ouverts à tous, sûrs, résilients et durables».

La problématique

- L’utilisation de la voiture, dans notre société, ne cesse de produire des environnements urbains obésogènes, soit des mares de stationnements, des boulevards infranchissables, des lotissements résidentiels en cul-de-sac, des quartiers monofonctionnels ou des nouveaux développements toujours plus éloignés du centre-ville et des services.

Source: Coutu, G. (1992)

Chicoutimi 1973

UQAC 2001

Plus de 8000 voitures stationnées dans un rayon de 1,2 km

Centre Ville de Saguenay, le jeudi 11 novembre 2010

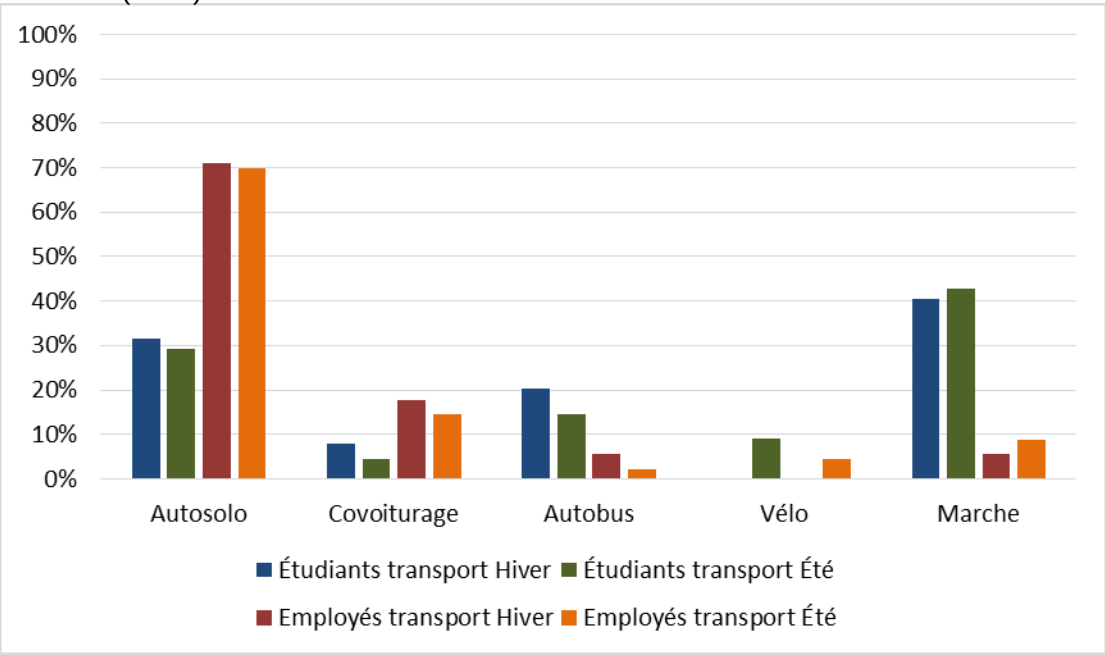
Les partenaires (Où seront-il dans 5-15-25 ans?)

- MTMDET
- Société de transport du Saguenay
- CADUS
- UQAC
- MAGE-UQAC
- Ville Saguenay
- Cégep de Chicoutimi
- CIUSSS
- Zone Talbot
- Les utilisateurs
- Les citoyens en général, ICI, groupes communautaires, etc.

- Qui est piéton ? Qui sera le moteur du changement?
- MVV ?
- Où sont les $ pour des infrastructures efficaces et durables ?

Diagnostic du CADUS pour l'UQAC

Figure 1 Répartition des modes de transport des étudiants et des employés selon les saisons (2014)

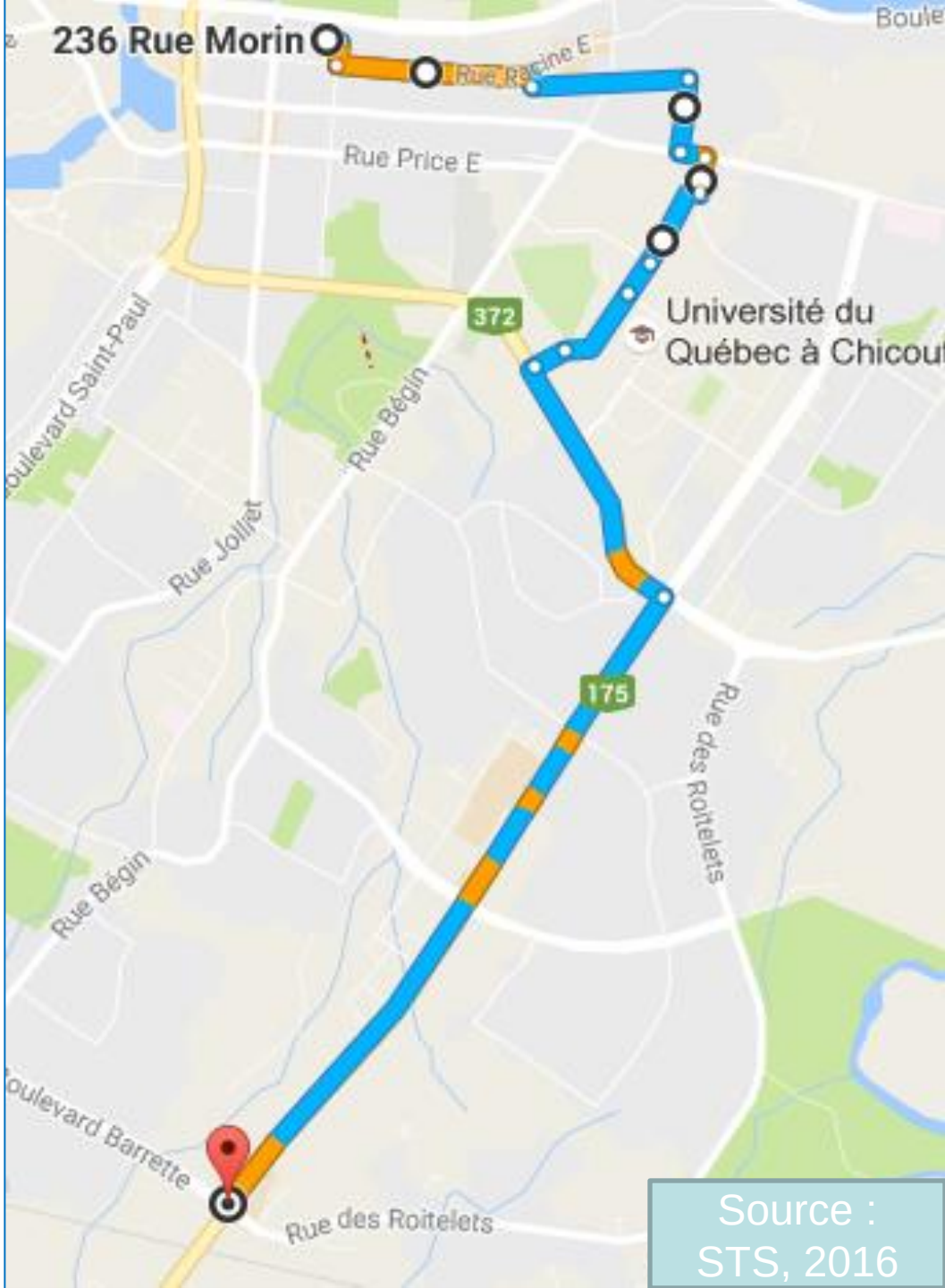


Source : CADUS (2014). Le diagnostic des déplacements pendulaires à l'UQAC en 2014

- En hiver, 40 % des étudiants et 90 % des travailleurs viennent à l'UQAC en automobile.
- 30 % des étudiants demeurent à moins de 5 km de l'Université.
- Les étudiants sont 30 % à changer de transport entre la période hivernale et estivale.

Le projet Accès libre

- Établir un corridor de mobilité dans l'axe des gisements de déplacements
- Station intermodale UQAC
- Bus à haut niveau de services
- Vélo-partage
- Auto-partage
- Abris tempérés
- 40$/session



Source : STS, 2016

Une ville en *Accès libre* - un projet de développement durable (colle aux besoins)

Le projet *Accès libre* est une proposition d'approche de transport intégré et viable où l'enjeu régional est de minimiser à moyen terme les coûts trop élevés que la collectivité doit supporter en matière d'environnement, d'économie et de société, compte tenu d'une non-considération des alternatives opérationnelles au « tout automobile ».

De plus, *Accès libre* répond aux orientations et objectifs du *Plan d'action de développement durable du Gouvernement du Québec 2015-2020* soit l'orientation 1 (obj. 1.1, 1.2, 1.3 1.5 et 1.6), l'orientation 2 (obj. 2.1, 2.2, 2.3, 2.4 et 2.5), l'orientation 4 (obj. 4.1, 4.3), l'orientation 5 (obj. 5.1 et 5.2), l'orientation 6 (obj. 6.1, 6.2 et 6.3), l'orientation 7 (obj. 7.1 et 7.2) et l'orientation 8 (obj. 8.1 et 8.3) soit 21 des 27 objectifs de développement durable.

Enfin, il permet de réaliser les mesures pertinentes du Plan d'action de Développement durable de Ville de Saguenay 2016-2026 (Orientation 2 [mesures 11 à 19, 21, 24, 26, 27, 31], Orientation 3 [mesures 36 et 38], Orientation 6 [mesures 77 à 81], Orientation 8 [mesure 86]), soit 22 mesures sur 80.

Objectifs de développement durable à l’horizon 2030

- Objectif 11 : Faire en sorte que les villes et les établissements humains soient ouverts à tous, sûrs, résilients et durables.
- Objectif 12 : Établir des modes de consommation et de production durables.
- Objectif 13 : Prendre d’urgence des mesures pour lutter contre les changements climatiques et leurs répercussions.

C’est l’intention des partenaires d’*Accès libre* d’en faire une démonstration de développement durable et pour l’UQAC d’utiliser la station comme vitrine technologique.
Pour ce faire, la Grille d’*Analyse de développement durable (GADD)* de la Chaire en éco-conseil de l’Université du Québec à Chicoutimi est proposée.

Économie

Faire bouger l’économie. En effet, le développement du transport public (et particulièrement le BHNS qui sera l’épine dorsale de déplacements rapides) contribue à renforcer la densité et la productivité de l’emploi et il constitue sans nul doute un avantage pour les entreprises locales. La capacité d’attirer les entreprises et les talents dépend largement de l’offre de transport.

Société

Bâtir des villes agréables à vivre. Un accès plus rapide aux services (hôpital, CLSC, cliniques, pharmacies, épiceries, etc.) et aux institutions d’enseignements (Commission scolaire, Cégep et Université).
Les bénéfices en santé. Les bénéfices en santé que procure une mobilité active (marche et vélo) combinée au transport public jouent en effet un rôle dans la qualité de vie générale qu’offre une ville.

Environnement

Réduire l'empreinte carbone et la pollution. À la suite de la 21e Conférence des parties pour l'adaptation aux changements climatiques, plus de 140 pays se sont engagés à réduire les GES. Le Canada s'est fixé une réduction de 80 % d'ici 2050 (par rapport aux émissions de 2005).

Gouvernance

La STS – un leader à l'écoute. La Société de transport de Saguenay, avec l'aide du Centre de gestion des déplacements (CADUS), sera le maître d'œuvre et animera la table de concertation des parties prenantes.

Éthique

Transport à moindre coût, accès facilité aux sites d'intérêt - études post-secondaires facilitées, rééquilibrage d'un système inéquitable (le tout à l'auto).

Culture

Carte à puce - système de fidélisation et d'accès facilité aux événements

Conclusion

Ainsi, nous pensons que le projet *Accès libre* vient répondre à cette « fuite en avant onéreuse et sans issue [qui est] de construire toujours plus de route gratuite pour une demande infinie. » Mayrand, K. (2016).

L'utilisation de la GADD et des ODD H2030 rassure les partenaires et les investisseurs.

C'est le langage de la bête.

Entente signée entre les étudiants (MAGE UQAC) et la STS.

Et l'ASD dans tout ça ?

Références

Statistique Canada (2016). *Immatriculations de véhicules automobiles par province et territoire.* Site consulté le 27/01/2017 sur : http://www.statcan.gc.ca/tables-tableaux/sum-som/l02/cst01/trade14b-fra.htm

Régie de l'énergie du Québec, (2015). *Portrait du marché québécois de la vente au détail d'essence et de carburant diesel*. Site consulté le 27/01/2017 sur :
http://www.regie-energie.qc.ca/documents/autres/RecensementEssenceries2013_mars2015.pdf
Pineau, Pierre-Olivier, (2017). *Parler d'essence et ne rien faire*. La Presse+, Édition du 9 janvier 2017, section débats, écran 8.
https://www.desjardins.com/ressources/pdf/per0414f.pdf
Société de l'assurance automobile du Québec (2015). *Bilan 2014 : accidents, parc automobile et permis de conduire*. Direction de la recherche et du développement en sécurité routière, site consulté 27/01/2017 sur :
https://saaq.gouv.qc.ca/fileadmin/documents/publications/espace-recherche/statistiques-2014-accidents-permis-vehicules.pdf
OMS (2017). *Accidents de la route*. Site consulté le 27/01/2017 sur http://www.who.int/mediacentre/factsheets/fs358/fr/
http://www.xor-motors.com/fr/tout-sur-electrique/technologie-moteur/rendement-moteur-electrique.php
http://www.hc-sc.gc.ca/ewh-semt/air/out-ext/sources/fuels-carburants-fra.php
MDDELCC (2016). http://www.mddelcc.gouv.qc.ca/changements/ges/reglement.htm
Pineau, P-O. (2016). *Des milliards investis dans la congestion*. La Presse+, Édition du 3/10/2016, section débats, écran 6.
Mayrand, K. (2016). *Le ministère des transports est coupable d'immobilisme*. 9 septembre 2016, Le Devoir sur :
http://www.ledevoir.com/societe/actualites-en-societe/479561/rechauffement-climatique-le-ministere-des-transports-est-coupable-d-immobilisme
Professeur au Département de géographie appliquée et de planification urbaine, Université de Trier, Allemagne.
Monheim, H. (1996). *Peut-on se déplacer **autrement** qu'en automobile.* In ÉCODÉCISION, Revue environnement et politiques, été 1996, No 21, p.34.
Mazerolle, L. et Montpetit, V. (2016). Le coût réel du stationnement. Le Quotidien, 8 août 2016 p. récupéré de http://www.lapresse.ca/le-quotidien/opinions/carrefour-du-lecteur/201608/08/01-5008611-les-couts-reels-du-stationnement.php
http://www 20..un.org/fr/documents/view_doc.asp?symbol=A/69/L.85
Brown, L. (2016). *Continuer à faire bouger les choses : rendre les villes plus agréables à vivre*. In Public Transport International, No 3 p. 20.
Moonen, T. et Clark, G. (2013). *What do 150 city indexes and benchmarking studies tell us about the urban world in 2013?* The Business of Cities 2013, 224 p. Consulté le 28/01/2017 sur : http://www.jll.com/Research/jll-city-indices-november-2013.pdf
Brown, L. (2016). *Continuer à faire bouger les choses : rendre les villes plus agréables à vivre*. In Public Transport International, No 3 p. 20.
Ibid p. 21.
Centrale des syndicats du Québec, (2012). *L'accessibilité et la participation aux études supérieures : Un chantier inachevé*. Avis présenté dans le cadre de la démarche participative en vue du Sommet *L'enseignement supérieur pour tous*, 18 pages.
Bata, A. (2016). *L'ascension du transport public – une renaissance Nord-américaine*. In Public Transport International, No 3 p. 12.
Ibid.
Flausch, A. (2016). *Le transport public et l'avenir des villes durables*. In Public Transport International, No 3 p. 5.
Mazerolle, L. et Montpetit, V. (2016). *Le coût réel du stationnement.* Le Quotidien. 8 août 2016 récupéré de http://www.lapresse.ca/le-quotidien/opinions/carrefour-du-lecteur/201608/08/01-5008611-les-couts-reels-du-stationnement.php
Mayrand, K. (2016). *Le ministère des transports est coupable d'immobilisme*. Le Devoir du 9 septembre 2016.
Association du transport urbain du Québec, 2009. *La contribution des sociétés de transport en commun au développement durable des villes du Québec*. Consulté le 9/09/2016 sur :
http://atuq.com/Portals/0/ressources/Publications/Etudes/ET_contribution_transport_commun_developpement_durable_villes_Quebec_2009.pdf
Coalition Poids, 2010, *La sécurité routière, au-delà de l'individu, une question d'aménagement*. Consulté sur : http://www.cqpp.qc.ca/fr/salle-de-presse/la-securite-routiere-au-dela-de-lindividu-une-question-damenagement/