



REVUE DE PRESSE

DU 5 avril 2018

Sommaire

Les membres de l'ATUQ dans les médias	2
Vivement la parole aux citoyens.....	2
Valérie Plante et Régis Labeaume en conférence à la Chambre de commerce de Québec en mai	4
En régions, dans le monde et sujets connexes	5
Les enjeux du transport en Chaudière-Appalaches.....	6
Plus de place aux piétons et aux cyclistes.....	7
S'allier pour des milieux de vie de qualité - Vivre en Ville lance l'initiative « Oui dans ma cour! » qui rallie municipalités, promoteurs et citoyens autour de projets immobiliers respectueux du milieu et novateurs	8
Veille technologique	10
L'hydrogène : énergie d'avenir pour les bus ?	10
La ville de Trondheim commande 58 trambus hybrides	11
Un nouveau réseau de bus plus propre et plus efficient pour Trondheim	12

SUIVEZ-NOUS SUR LES RÉSEAUX SOCIAUX!





Les membres de l'ATUQ dans les médias

Vivement la parole aux citoyens



<https://www.lesoleil.com/chroniques/francois-bourque/vivement-la-parole-aux-citoyens-75b1e71b996b0ee4d27ec93ec7ef129d>

CHRONIQUE / Salle comble malgré la tempête du jour pour cette première assemblée publique sur le projet de transport structurant. Des citoyens attentifs (environ 250), dont plusieurs enthousiastes, émus même. Je n'espérais plus voir ça de mon vivant, ont confié quelques-uns.

Quelques voix détonantes sur l'ampleur et la pertinence du projet, quelques suggestions de desserte supplémentaires, mais de façon générale, un fort niveau d'adhésion.

On a cependant senti beaucoup de sensibilité sur la façon dont les voies de tramway et de trambus vont s'insérer dans les différents voisinages.

Que sera l'impact sur les trottoirs et la circulation piétonne locale, sur la densification, quel risque de gentrification ou d'embourgeoisement, comment se feront les sorties de tunnel, pourquoi élargir le boulevard Charest qui est «déjà la plus grosse fracture» dans le quartier, quel impact du pôle d'échange Saint-Roch sur les voisins, y aura-t-il des expropriations, etc.?

Quelques suggestions concrètes. Pourquoi pas un lien mécanique supplémentaire pour piétons près de la côte De Salaberry? «Ça fait 400 ans qu'on monte à pied», de plaider un citoyen. Avez-vous pensé aux poussettes, aux vélos, à des tarifs accessibles?

Cette première consultation a fait événement.

Dans la salle, plusieurs acteurs publics des dernières décennies; élus et ex-élus, fonctionnaires et ex-fonctionnaires dont l'ex-directeur général de la Ville, Serge Viau, qui avait été à l'origine de la (première) conversion du maire Labeaume à l'idée d'un tramway à l'automne 2009. Ses trois premiers mots: bravo, extraordinaire, enfin!

Beaucoup de citoyens de la basse-ville étaient venus à pied. Quelques-uns en transport en commun et à vélo. D'autres en auto (le stationnement était plein) dont un qui avait mal garé sa Porsche noire. Personne n'est parfait.



Le chef de l'opposition, Jean-François Gosselin était dans sa salle, mais n'a pas pris la parole. Peut-être a-t-il jugé qu'il avait assez parlé.

Difficile de suivre ces jours-ci la stratégie de Québec 21, qui réitère son «opposition ferme» au projet après l'avoir appuyé la veille au conseil municipal.

M. Gosselin a soutenu que c'est parce qu'il savait le vote perdu d'avance qu'il n'a pas jugé utile d'enregistrer sa dissidence.

L'explication ne tient pas la route.

Le vote était aussi «perdu d'avance» lorsque Québec 21 a voté contre le dernier budget, contre le programme d'immobilisations, le futur marché public à ExpoCité et le progrès salarial d'employés.

Entre l'élection de novembre et le conseil de cette semaine, Québec 21 a ainsi voté six fois contre l'administration Labeaume (il a aussi voté 427 fois avec).

L'hypothèse d'une distraction lors du vote sur le projet de transport structurant ne tient pas non plus. On ne peut pas oublier le plus important projet d'infrastructure de l'histoire récente de Québec.

La seule explication possible est que Québec 21 ne voulait pas enregistrer son opposition et risquer de se faire reprocher jusqu'à la fin des temps d'avoir voté contre un projet de 3 milliards \$ financé par les gouvernements.

Surtout si le projet suscite une forte adhésion le jour où les incertitudes et les inconvénients des travaux seront derrière.

En attendant, il semble bien qu'il faudra endurer un peu de politique. MM. Labeaume et Gosselin ne s'en sont pas privés.

Le maire en s'amusant de l'étonnante position de son adversaire et en présumant que celui-ci ne pourrait plus parler contre le projet de tramway.

M. Gosselin en dénonçant les «déclarations absurdes» du maire et en patinant pour se dépêtrer de ses propres contradictions :

celle de voter «pour» un projet tout en étant «contre»; celle d'être «contre» tout en n'étant «pas contre» un projet financé par les gouvernements; celle d'être «contre» tout en plaidant qu'il est prématuré de voter.

Personne ne reprochera jamais à un parti d'opposition d'être contre un projet ni de poser des questions ou apporter des faits qui aident à voir les choses autrement ou mettre en lumière des angles restés dans l'ombre. C'est le rôle d'une opposition.

La confusion politique des derniers jours crée cependant de la distraction et empêche Québec 21 de bien jouer ce rôle.

Heureusement que les citoyens ont pris le relais par leurs questions, critiques et suggestions. Les consultations publiques sont décidément plus utiles que les



dérapages politiques des dernières semaines. Plus utiles au projet aussi qu'un référendum qui ne conduirait qu'à un oui ou à un non.

Lire aussi: [Le tramway fait salle comble](#)

Valérie Plante et Régis Labeaume en conférence à la Chambre de commerce de Québec en mai



PHOTO D'ARCHIVES STEVENS LEBLANC

En mai, Valérie Plante et Régis Labeaume participeront à deux événements distincts de la Chambre de commerce et d'industrie de Québec (CCIQ).



TAÏEB MOALLA

Mercredi, 4 avril 2018 12:15MISE à JOUR Mercredi, 4 avril 2018 21:12

<http://www.journaldequebec.com/2018/04/04/valerie-plante-et-regis-labeaume-en-conference-a-la-chambre-de-commerce-de-quebec-en-mai>

En mai, Valérie Plante et Régis Labeaume participeront à deux événements distincts de la Chambre de commerce et d'industrie de Québec (CCIQ).

La mairesse de Montréal prendra part — pour la première fois à Québec — à un dîner-causerie, le 4 mai.

L'échange sera animé par la présidente et chef de la direction de la CCIQ, Julie Bédard.

Il y sera question du parcours de Mme Plante, du rôle des femmes en politique, du thème très actuel de la mobilité et de l'enjeu du développement économique.

Transport

Le 24 mai, le maire de Québec, Régis Labeaume, prendra la parole lors d'un dîner-conférence de la CCIQ.

Il y sera question des infrastructures et du réseau structurant de transport en commun de la Ville de Québec.

Les deux événements auront lieu au Centre des congrès de Québec.

Le coût de participation à chacune des conférences est de 98 \$ pour les membres et de 115 \$ pour les non-membres de la CCIQ.



En régions, dans le monde et sujets connexes

REM : le PQ demande d'annuler la ligne vers Sainte-Anne-de-Bellevue



AGENCE QMI

Mardi, 3 avril 2018 15:16MISE à JOUR Mardi, 3 avril 2018 15:16

<http://www.journaldemontreal.com/2018/04/03/rem--le-pq-demande-dannuler-la-ligne-vers-sainte-anne-de-bellevue>

Après avoir proposé **d'annuler la construction du Réseau express métropolitain (REM) s'il forme le prochain gouvernement**, le Parti québécois demande maintenant au gouvernement Couillard de ne pas construire la section allant à Sainte-Anne-de-Bellevue, dans l'ouest de l'île de Montréal, puisqu'elle «ne répond à aucun besoin».

«L'antenne de Sainte-Anne-de-Bellevue ne sert pas les intérêts des usagers du transport collectif de l'Ouest-de-l'Île; tout ce qu'elle sert, ce sont les intérêts politiques des ministres Coiteux, Kelley et Leitão», a indiqué le député péquiste Alain Therrien, par communiqué, mardi.

Selon le PQ, cette section du Réseau express métropolitain (REM) coûte à elle seule 1,2 milliard \$, ce qui représente un «gaspillage» des fonds publics étant donné qu'une ligne du train de banlieue effectue un trajet similaire.

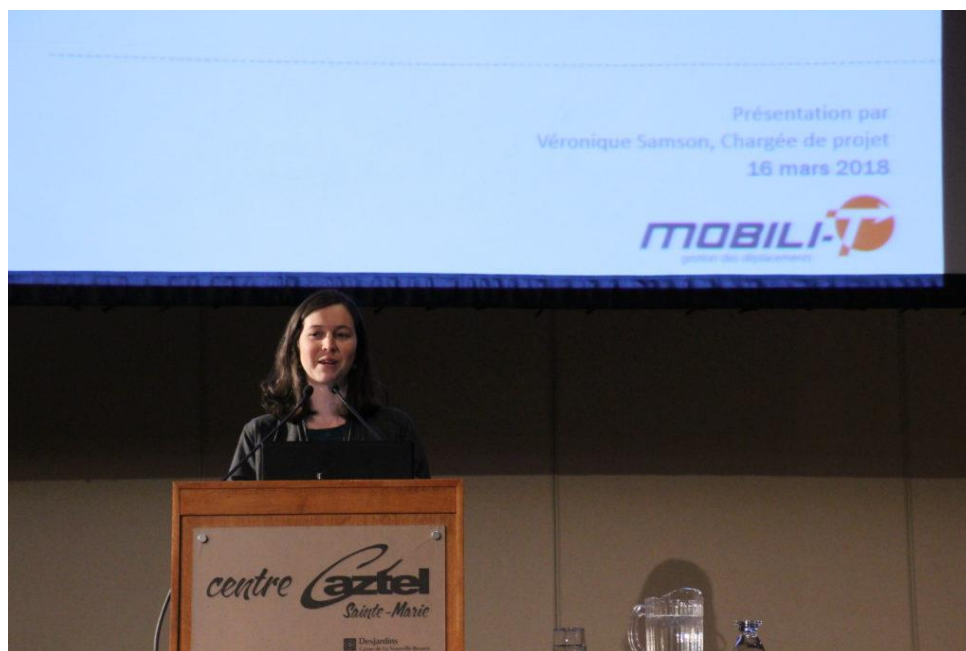
«La Caisse doit expliquer pourquoi elle s'est engagée à réaliser ce tronçon non rentable, alors qu'elle a, pour ses partenaires, des exigences commerciales et financières très strictes», a insisté le PQ, par communiqué.

La formation politique craint également que le rabattement des lignes de bus vers les gares du REM ne vienne «déstructurer tout le réseau de transport collectif de l'Ouest-de-l'Île».

Si le parti de Jean-François Lisée remporte les prochaines élections générales, il promet de ne pas concrétiser le REM, mais plutôt d'utiliser les infrastructures déjà construites pour mettre en place un projet de transport collectif différent, appelé le «Grand Déblocage».



Les enjeux du transport en Chaudière-Appalaches



Véronique Samson, lors du Forum sur la transition énergétique et l'adaptation aux changements climatiques de Chaudière-Appalaches qui s'est tenu le 16 mars.

Crédit photo : Photo – gracieuseté

<https://www.beaucemedia.ca/enjeux-transport-chaudiere-appalaches/>

TRANSPORT. Dans une période de pénurie de main-d'œuvre, les enjeux liés aux déplacements domicile-travail deviennent essentiels pour une région comme Chaudière-Appalaches.

La congestion, la distance et les travaux routiers font perdre près du quart (23%) des candidats potentiels à une entreprise, selon une étude de l'Ordre des conseillers en ressources humaines et en relations industrielles agréés du Québec. Cela signifie qu'une personne sur quatre n'appliquera ou ne choisira pas un poste qui lui est offert.

Avec une augmentation plus forte du nombre de véhicules que la population du Québec, on peut penser que les heures de congestion s'accroîtront et auront une incidence sur la rétention de la main-d'œuvre en Chaudière-Appalaches.

Véronique Samson de Mobili-T, l'une des conférencières invitées au Forum sur la transition énergétique, offre des pistes de solution.

Des statistiques surprenantes

Les gens de Chaudière-Appalaches sont plus nombreux à travailler dans la même ville ou municipalité où ils ont élu domicile qu'on pourrait le croire. «46% des gens travaillent dans la même [municipalité ou ville]. Il y a donc près de la moitié de la population qui n'ont pas de grandes distances à parcourir», décrit Véronique Samson.

La proportion des gens qui se rendent à leur travail en marchant est aussi supérieure dans notre région administrative que la moyenne du Québec. Ils sont 5,6% à s'y rendre à pied plutôt que 5,1% pour l'ensemble de la province.

Récupérer la taxe sur l'essence



Une manière de financer le transport en commun en région pourrait être de s'inspirer de la région de la Gaspésie et les îles de la Madeleine. Ils ont un système de transport en commun sur réservation bien utilisé et connecté. «Ils ont fait une demande au gouvernement pour obtenir un pourcentage de la taxe sur l'essence. Toutes les régions peuvent le faire. Ça fait en sorte qu'ils ont un budget pas mal plus gros pour leur société de transport régional», montre Véronique Samson.

Champion québécois en covoiturage: Desjardins

Avec plus de 250 équipes de covoitureurs par année, le siège social de Lévis est un exemple à suivre par les autres entreprises et institutions. Ils ont mis en place une plateforme en ligne où les employés peuvent s'inscrire.

Les covoitureurs ont un retour garanti à domicile sous forme de coupons de taxi prépayés. «S'il y a une urgence pour entrer à la maison ou aller chercher l'enfant plus tôt à la garderie, ils ont une possibilité de le faire aux frais de Desjardins.»

Tout ce système leur a coûté seulement 135\$ depuis qu'il est né, il y a cinq ans.

Cet article a été écrit dans le cadre du [Forum sur la transition énergétique et l'adaptation aux changements climatiques](#) qui s'est tenu à Sainte-Marie le 16 mars 2018.

Pour consulter les diapositives de la conférencière, [Véronique Samson](#).

Plus de place aux piétons et aux cyclistes



SYLVIE BRANCH
Le Droit

<https://www.ledroit.com/actualites/ottawa/plus-de-place-aux-pietons-et-aux-cyclistes-c652b3c0bc99168cee56a612d9dc6d32>

L'accès au réseau routier pour les piétons et les cyclistes pourrait être amélioré à la suite de l'entrée en service du train léger à Ottawa. Un plan, présenté devant



Le Comité des transports mercredi, prévoit le réaménagement des rues Albert et Slater, entre l'avenue Empress et la rue Waller.

La Ville compte tirer profit de la réduction significative du nombre d'autobus circulant au centre-ville — de 50 à 80 % moins — lorsque le train léger sera opérationnel. Les voies réservées au transport au commun sur les rues Albert et Slater feront place à des corridors pour les cyclistes. De plus, la piste cyclable sur le pont MacKenzie-King sera déplacée vers l'extrémité de la route.

« Il y aura plus de place et ce sera plus sécuritaire pour les cyclistes et les piétons. Ça va ressembler un peu à la rue Laurier avec des pistes cyclables et des trottoirs plus larges. [...] Le train léger nous donne une chance de réaménager les voies », explique Mike Giampa, ingénieur au département des transports de la ville d'Ottawa.

Le projet de réaménagement est une occasion unique de repenser les infrastructures, estime la conseillère du quartier Somerset, Catherine McKenney. « Nous devons faire mieux pour les gens qui se déplacent à pied et à vélo et ce projet va nous permettre d'y arriver », soutient-elle.

Le plan prévoit 65 espaces de stationnement additionnels le jour, mais on en comptera 190 de moins le soir et la fin de semaine.

Dans le cadre des travaux de remplacement des infrastructures des égouts et des conduites d'eau, la Ville en profitera pour réorganiser l'intersection des rues Albert et Slater. Ces changements majeurs seront réalisés à proximité de la future Bibliothèque centrale.

Les constructions prévues entre l'avenue Empress et la rue Bay sont évaluées à 26 millions \$ et devraient débuter en 2021. De plus, une enveloppe budgétaire de 6,4 M\$ sera nécessaire pour la portion comprise entre les rues Bay et Waller alors que les travaux devraient s'échelonner de 2019 à 2022. Une demande de financement a été envoyée au gouvernement provincial.

Le conseil municipal doit se pencher sur le dossier lors de la réunion du 11 avril prochain.

S'allier pour des milieux de vie de qualité - Vivre en Ville lance l'initiative « Oui dans ma cour! » qui rallie municipalités, promoteurs et citoyens autour de projets immobiliers respectueux du milieu et novateurs



MONTRÉAL, le 4 avril 2018 /CNW Telbec/ - Vivre en Ville, qui s'emploie depuis plus de 20 ans à documenter et diffuser les bienfaits des milieux de vie complets et d'un cadre bâti dense et à échelle humaine, lance aujourd'hui l'initiative « Oui dans ma cour! ».

L'approche novatrice permet à six municipalités d'être accompagnées pour l'amélioration de la qualité d'un projet immobilier dans un milieu de vie en transformation. Agissant comme un médiateur, Vivre en Ville travaille en collaboration



avec les **acteurs municipaux, les promoteurs immobiliers et les citoyens**, afin de s'assurer, dès les premières étapes, que le développement immobilier se déroule dans le respect des meilleures pratiques.

« C'est par la recherche de consensus que les meilleurs projets voient le jour. *Oui dans ma cour!* permet de démystifier la notion de densité et offre l'occasion à chaque partie de présenter ses objectifs et ses contraintes en amont du processus de design, pour que soit conçu un projet gagnant pour tous et respectueux du milieu dans lequel il s'implante », explique **Christian Savard, directeur général de Vivre en Ville.**

La Ville de Sainte-Catherine dit « Oui dans ma cour! »

Sainte-Catherine, en Montérégie, est la toute première municipalité à participer au projet. *Oui dans ma cour!* accompagne la Ville dans l'élaboration d'un processus de design collaboratif pour le secteur de Kateri. Un terrain à développer est actuellement détenu par un promoteur immobilier qui souhaite y construire un édifice multilogements de 70 unités d'habitation, projet qui suscite des préoccupations au sein de la population. Un comité de travail regroupant des représentants de Vivre en Ville, du promoteur, des citoyens et de la municipalité a été mis sur pied. Des ateliers de travail visant à identifier les enjeux et les pistes de solution pour la réalisation d'un projet immobilier répondant aux bonnes pratiques et obtenant l'acceptabilité sociale ont débuté le 27 mars dernier.

Une plateforme web de référence

« Oui dans ma cour! », c'est également la mise en ligne d'une plateforme web, www.ouidansmacour.quebec, comprenant divers outils (articles, études de cas) permettant aux citoyens, promoteurs et acteurs municipaux de mieux comprendre les facteurs qui contribuent à la qualité et l'intégration de projets immobiliers denses et respectueux des milieux de vie.

Une capsule vidéo, dans laquelle des citoyens témoignent de leur attachement à leur quartier ainsi que de la force de l'alliance entre les différentes parties pour provoquer le changement peut y être visionnée.

Les municipalités désireuses d'en savoir plus sur *Oui dans ma cour!* peuvent également y consulter les modalités de l'appel à projets et le formulaire de candidature.

À propos de *Oui dans ma cour!*

Oui, dans ma cour!, une initiative de Vivre en Ville, vise à initier un mouvement favorable au développement de projets immobiliers de densification misant sur la mixité, la proximité, l'offre de transport multimodale ou la protection et la restauration d'espaces verts. Misant sur la sensibilisation et l'éducation, l'initiative se déploie sur la plateforme web www.ouidansmacour.quebec ainsi que, sur le terrain, par l'accompagnement de six collectivités désirant favoriser l'implantation d'un projet immobilier respectueux des meilleures pratiques. « Oui dans ma cour! » est rendue possible grâce à l'appui financier du **Fonds vert**, dans le cadre d'Action-Climat Québec, un programme du ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques découlant du Plan d'action 2013-2020 sur les changements climatiques. **L'initiative reçoit aussi le soutien du Fonds vert de la Ville de Gatineau** et une contribution financière réduite de la part des collectivités participantes au projet.

À propos de Vivre en Ville

Organisation d'intérêt public, Vivre en Ville contribue, partout au Québec, au développement de collectivités viables, œuvrant tant à l'échelle du bâtiment qu'à celles de la rue, du quartier et de l'agglomération. Par ses actions, Vivre en Ville stimule l'innovation et accompagne les décideurs, les professionnels et les citoyens dans le développement de milieux de vie de qualité, prospères et favorables au bien-être de chacun, dans la recherche de l'intérêt collectif et le respect de la capacité des écosystèmes.

À propos du Fonds vert

Rappelons que le Fonds vert, où 100 % des revenus générés par les ventes aux enchères du marché du carbone sont versés, finance notamment la mise en œuvre des mesures du PACC. Ces dernières visent à réduire les émissions de GES et à améliorer la capacité d'adaptation de la société québécoise aux impacts des changements climatiques. Jusqu'à maintenant, le marché du carbone a généré des revenus de plus



de 2 milliards de dollars pour le Québec, qui servent à soutenir les entreprises, les municipalités, les institutions et les citoyennes et citoyens du Québec dans leur transition vers un monde plus sobre en carbone.

SOURCE Vivre en ville

Renseignements : Contact média : Catherine Chantal-Boivin, CASACOM, cboivin@casacom.ca, 514 835-2033

LIENS CONNEXES

<http://www.vivreenville.org/>

Veille technologique

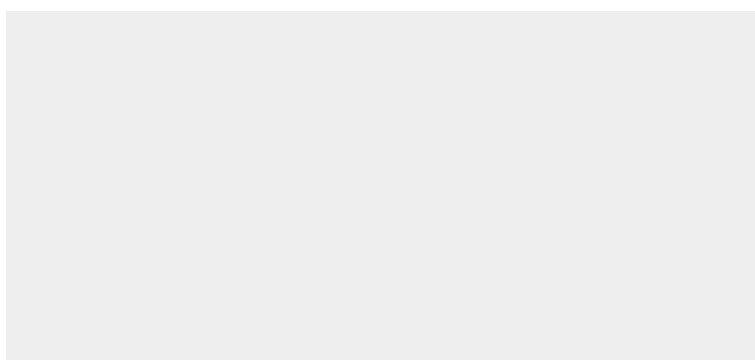
L'hydrogène : énergie d'avenir pour les bus ?

Article publié le 04/04/2018 par Olivier Meyer



Salon

HyVolution à Paris



<https://www.transbus.org/actualite/actu-2018-04-hydrogene-salon-hyvolution.html>

Alors que plusieurs collectivités et transporteurs ont des projets très concrets de mise en service prochaine de véhicules à hydrogène, il convient de faire un point sur cette filière.

Le premier bus équipé d'une pile à combustible alimentée par de l'hydrogène compressé a été expérimenté en 1997. Depuis, d'autres expérimentations ont eu lieu, mais la filière hydrogène n'a pas rencontré de succès à grande échelle dans le domaine du transport public. Le principal frein est son coût, aussi bien concernant les véhicules que les infrastructures à mettre en œuvre. Cette technologie se positionne face aux bus électriques et offre une autonomie supérieure.



À Paris, les professionnels du secteur de l'hydrogène tiennent salon du 4 au 5 avril au Parc Floral. L'événement **HyVolution** est organisé par l'Association Française pour l'Hydrogène et les Piles à Combustibles (AFHYPAC). L'objectif est de faire connaître cette technologie "zéro émission" qui répond aux exigences de la loi de transition énergétique. Sur les stands, on retrouve les grands industriels comme Engie et Air Liquide, des collectivités et des sociétés fournissant des produits et services autour de cette énergie.

Dans le domaine du transport public de personnes, la PME albigeoise [Safra](#) est présente pour promouvoir son autobus urbain fonctionnant à l'hydrogène : le [Businova H2](#). Il est doté d'une pile à combustible de 30 kW fournie par Michelin alimentée par un réservoir de 28 kg d'hydrogène, ainsi que d'une batterie de 132 kW (à recharger au dépôt). La société indique que l'autonomie atteinte par ce véhicule hybride est supérieure à 300 km.

À ce jour, Safra et l'entreprise belge [Van Hool](#) sont les seuls constructeurs à commercialiser en France des bus fonctionnant à l'hydrogène.

Les premiers autobus à hydrogène vont circuler en 2019 à Pau (8 bus) et à Versailles (2 bus pour la SAVAC). Ils sont financés dans le cadre du projet européen **3Emotion** (Environmentally friendly Efficient Electric Motion). Les agglomérations d'Auxerre et de Lens (SMTC) vont également acheter respectivement 5 et 6 bus de ce type. Au total, près d'une trentaine de bus à hydrogène pourrait ainsi circuler d'ici quelques années en France.

Pour en savoir plus : <https://hyvolution-event.com>

La ville de Trondheim commande 58 trambus hybrides

Les opérateurs de transport public de la commune norvégienne ont signé un contrat avec Van Hool pour la production de 58 trambus Exqui.City hybrides diesel-électriques qui seront livrés entre décembre 2018 et juin 2019.



(c) Van Hool



<https://www.flotauto.com/trondheim-commande-58-trambus-hybrides-20180404.html>

Le constructeur belge Van Hool bat ainsi son propre record de commande de trambus grâce au contrat signé avec les opérateurs Netbuss et Tide Buss. Ces derniers ont choisi la version 24 m articulée du trambus Exqui.City, avec une motorisation hybride combinant électricité et diesel issu d'huile végétale hydrotraitée. « Il s'agit là à nouveau d'un sérieux coup de pouce pour le site de production de Koningshooikt où les trambus seront intégralement construits », a commenté Filip Van Hool, P-DG de Van Hool.

Au-delà de la production des véhicules, Van Hool investit également dans les services : le constructeur collabore avec l'entreprise Busnor pour proposer un concept de bus « de la livraison à l'entretien », déjà expérimenté sur les deux trambus en service dans la ville norvégienne de Bergen depuis 2014. Les 58 unités ont ainsi été vendues avec un contrat de maintenance sur 10 ans et seront entretenues par l'atelier WWisst à Trondheim.

Un nouveau réseau de bus plus propre et plus efficient pour Trondheim



(c) Trondheim

Chaque opérateur recevra en décembre 2018 un premier véhicule. Les 56 unités restantes seront livrées entre mars et juin 2019, dont 44 pour Netbuss et 14 pour Tide. Les véhicules feront partie d'un nouveau parc de 300 autobus dont 40 bus 100 % électriques. Ils desserviront trois lignes distinctes à Trondheim, deux d'environ 21,5 km et une de 13,5 km, pour le compte de l'entreprise de transport public AtB. Ces nouvelles lignes baptisées M1, M2 et M3 formeront la colonne vertébrale du nouveau système de transport de la ville, le Metrobuss. Ce dernier doit entrer en service dès août 2019.

L'objectif : augmenter de 30 % le nombre de kilomètres parcourus annuellement, soit 80 000 voyages supplémentaires. Une stratégie qui permettra de passer de 25 millions de



déplacements en transport public en 2015 à 35 millions en 2030. Le projet Metrobuss est subventionné par l'État à hauteur de 1,4 milliard de couronnes norvégiennes, sur un total de 3,76 milliards versés à la ville par l'État pour enrayer la croissance du trafic automobile.