

Projet de tramway à Québec

Ce mémoire propose le remplacement d'une section du tracé, une section creusée dans le roc, par un tracé en surface qui mène vers un tunnel existant.

Le tunnel que l'équipe actuelle du projet de tramway propose de creuser à travers le cap à partir de la rue de la Couronne vers la rue Saint-Joachim ou la place D'Youville a provoqué une certaine stupéfaction chez plusieurs résidents du Faubourg Saint-Jean qui vivent au-dessus (directement ou à proximité) des tracés proposés. Certains citoyens redoutent l'effet des explosifs (détonations, vibrations) lors du perçage des galeries souterraines, d'autres appréhendent un bruit continu associé au roulement des tramways une fois le projet achevé et craignent une perte de valeur pour leurs propriétés. Des résidents, qui d'abord appuyaient le projet ou du moins ne s'y opposaient pas, ont vite changé d'avis et se sont rendus au Parlement le 5 juillet pour participer à une manifestation en opposition au tramway.

L'idée de percer un tunnel à travers le roc, dans l'une ou l'autre des deux sections qui nous concernent, a fait en sorte que le coût de l'ensemble du projet a grimpé de façon étonnante. Je n'ose avancer de chiffres précis pour ces tunnels, la hausse du prix global étant peut-être reliée à d'autres sections du tracé et je ne suis pas un expert en percements de tunnels, mais le coût que les médias annoncent pour l'ensemble du projet dépasserait les trois milliards de dollars. La présentation qui suit, dont un des buts est de faire diminuer ce coût, pourrait être bénéfique à la société vue l'état actuel précaire des finances publiques.

Nouveau tracé proposé

Résumé du nouveau tracé (en partant du nord vers le sud) : à partir d'une station Saint-Roch, (située du côté ouest de la rue de la Couronne et à l'est de la place Jacques-Cartier), le tracé quitte la rue de la Couronne et effectue un virage vers l'est sur Charest. Il longe le côté sud du boulevard Charest jusqu'à une nouvelle station, appelée station du Palais, située entre les deux bretelles de l'autoroute Dufferin (toujours du côté sud de Charest). Puis le tracé effectue un virage vers la falaise qui débute sous les bretelles de l'autoroute suivie d'une montée vers le tunnel déjà en partie creusé sous l'avenue Honoré-Mercier jusqu'à une station souterraine coin Honoré-Mercier et Saint-Jean.

a) Station Saint-Roch : elle est située au coeur du quartier, coin St-Joseph et de la Couronne. La rue St-Joseph est de loin la rue de Saint-Roch la plus fréquentée par les piétons.

b) Longer le côté sud du boulevard Charest : le tracé doit remplacer tout espace de stationnement et les voies réservées aux autobus. Il effleure le côté sud tout en laissant une place aux piétons. D'autres options (plus complexes) pourraient être envisagées comme une seule voie le long de Charest avec la seconde voie qui passerait soit rue St-Joseph, soit rues Ste-Hélène et Ste-Marguerite. Le plan ci-joint ne comprend que l'option avec les deux voies de tramway longeant le boulevard Charest.

c) Station du Palais : le Quartier du Palais, adjacent à l'est de cette nouvelle station, comprend des édifices importants et très fréquentés dont, à moins de cinq minutes de marche, les bureaux de la SAAQ, la Gare du Palais et le Palais de justice. La Gare du Palais abrite non seulement une gare de train mais aussi le Terminus d'autobus de Québec. La station tramway du Palais

occuperait un vaste espace libre sous le réseau autoroutier et entre les deux bretelles de ce réseau. Cet espace est aujourd'hui partiellement occupé par un stationnement.

d) Direction la falaise : la descente du tramway, de la haute vers la Basse-Ville, s'effectue sous la bretelle est de l'autoroute et la montée se situe entre la bretelle est et la bretelle qui donne accès à la Basse-Ville. Descente et montée se rejoignent à mi-chemin sur une rampe commune qui passe au-dessus de la rue Saint-Vallier pour entrer dans le tunnel en partie déjà creusé sous Honoré-Mercier (voir le dessin ci-joint).

e) Station Saint-Jean : au fond du tunnel, il restera à créer une station qui donnera accès à la rue Saint-Jean. L'intersection Honoré-Mercier/Saint-Jean est le lieu en ville où circule le plus grand nombre de piétons. De cette station, les passagers auront directement accès, côté est, au Vieux-Québec et à la place D'Youville et, côté ouest, au Faubourg Saint-Jean.

f) Suite du projet : à partir de la station Saint-Jean, le long d'Honoré-Mercier et de René-Lévesque, la section souterraine pourrait être évidée en surface si cette alternative en diminue le coût.

Épilogue

Protéger le milieu résidentiel du Faubourg Saint-Jean, le quartier le plus densément peuplé de Québec, mieux desservir les pôles les plus importants de la Basse-Ville de Québec et, si cela est possible, amoindrir le coût du projet; voilà réunis les objectifs de cette présentation.

Je veux donner ici mon appui à l'idée d'implanter un nouveau tramway dans l'agglomération de Québec. Je vois ce projet comme un remède efficace pour apaiser le fléau automobile qui coûte une fortune en infrastructures et gangrène la sérénité résidentielle au centre-ville mais aussi en périphérie.

Ceci dit, je considère que le tracé qu'on nous propose se rend beaucoup trop loin en banlieue du côté ouest. Il est logique, côté nord, de se rendre au Trait-Carré de Charlesbourg (6 k. du centre-ville) mais à Sainte-Foy, j'arrêtera la ligne à la Route de l'église qui se situe déjà à huit kilomètres du centre-ville. Le tramway ne doit surtout pas devenir un outil d'étalement et avec les 23 kilomètres à couvrir qu'on nous propose, ça va coûter très cher de matériel roulant si on veut maintenir une fréquence raisonnable de cinq minutes aux heures de pointe.

Merci pour votre attention...

Marc Boutin, géographe

