



**Mémoire présenté par CAA-Québec dans le cadre de la
consultation du Bureau d'audiences publiques sur
l'environnement portant sur le projet de construction
d'un tramway à Québec**

Québec, le 30 juillet 2020

Table des matières

Préambule	3
Introduction.....	4
ASPECTS SUR LESQUELS LA VILLE DE QUÉBEC DOIT CONTINUER À TRAVAILLER	6
1. L'adhésion de la population et l'acceptabilité sociale.....	6
2. Les coûts de construction et l'enveloppe budgétaire préétablie.....	7
3. L'efficacité avant le spectaculaire	8
4. Une vision évolutive du réseau structurant de transport	9
5. L'interconnexion avec les anciennes villes de banlieues.....	9
6. L'interconnexion avec la Rive-Sud.....	10
Conclusion et sommaire des recommandations	11

Préambule

CAA-Québec est un organisme à but non lucratif fondé en 1904. Depuis les tout débuts, la mobilité a été au cœur de ses préoccupations. Celle-ci a bien évidemment évolué au fil des ans. Au moment de sa création, alors que tout était à bâtir en cette matière, l'organisme militait pour le développement du réseau routier. Aujourd'hui, il soutient l'amélioration des infrastructures routières, l'utilisation rationnelle de l'automobile et l'implantation de solutions de rechange efficaces à l'auto solo.

Par ailleurs, la Ville de Québec est importante pour CAA-Québec. En effet, c'est dans cette ville que l'organisme a établi son siège social. Avec quelque 500 employés dans la capitale, CAA-Québec est parmi les employeurs importants de la région.

C'est donc avec grand intérêt que CAA-Québec a suivi le projet d'implantation d'un réseau structurant de transport en commun à Québec et qu'il prend part aux présentes audiences publiques.

Introduction

CAA-QUÉBEC ET LA MOBILITÉ

CAA-Québec compte près de 1,3 million de membres dans la province. La plupart d'entre eux sont, comme beaucoup de gens, à la fois automobilistes, cyclistes, piétons et utilisateurs du transport collectif. Pour effectuer leurs déplacements quotidiens, il est nécessaire qu'ils aient accès à plusieurs options. D'ailleurs, pour CAA-Québec, il faut éviter de mettre en opposition les automobiles, les transports collectifs ainsi que les transports actifs, puisque ceux-ci sont des moyens de transport complémentaires. Chacun de ces modes doit être organisé de façon à être le plus attrayant et efficace possible. À ces conditions seulement, les citoyens seront gagnants.

À ce jour, l'automobile demeure le moyen de transport privilégié par 80 % des ménages québécois. Plus spécifiquement, dans l'agglomération, ce pourcentage s'établit à 78,5 % selon la plus récente enquête origine-destination de la région Québec-Lévis. Prenant acte de cette réalité, CAA-Québec souhaite contribuer à son usage rationnel et responsable en soutenant le développement de solutions adaptées à cette réalité. De plus, il est indéniable que les transports collectifs et actifs contribuent à réduire la congestion routière et la pollution atmosphérique. Afin que les citoyens de la capitale aient le choix entre différents modes de transport ou accès à une solution multimodale efficace pour leurs déplacements, CAA-Québec endosse l'implantation d'un réseau structurant de transport en commun à Québec.

NÉCESSITÉ DE DOTER LA VILLE DE QUÉBEC D'UN RÉSEAU STRUCTURANT DE TRANSPORT EN COMMUN

La Ville de Québec est la seule ville canadienne de 500 000 habitants ou plus à ne pas avoir un tel réseau. Selon CAA-Québec, l'implantation d'un réseau structurant de transport en commun à Québec constitue un besoin réel pour la population. Il s'agit, en effet, d'une solution de rechange concrète à l'auto solo.

C'est pourquoi CAA-Québec a appuyé les différentes moutures du réseau structurant présentées au fil des ans dans la région.

En mars 2015, l'organisme avait salué en ces mots le choix de SRB (service rapide par bus) entre Québec et Lévis :

« On sent que ça bouge pour le transport en commun à Québec. Plus on offrira une solution attrayante, plus on sera capable de déplacer un grand nombre de personnes sur un parcours plus rapide à coûts raisonnables, plus on réduira les impacts de la congestion routière tout en améliorant notre qualité de vie. »

En août 2017, lors de la consultation de la Ville de Québec sur la mobilité durable et un réseau structurant de transport, CAA-Québec terminait ainsi son mémoire :

« Un réseau de transport en commun structurant est nécessaire à l'agglomération de Québec pour faire de la grande région de la Capitale-Nationale une région encore plus moderne et attrayante. En complémentarité avec tous les autres moyens de se déplacer, incluant l'automobile, ce réseau contribuera efficacement à la mobilité de demain. »

Et à nouveau, en mars 2018, lors de la présentation du projet de construction d'un tramway à Québec :

« CAA-Québec salue et adhère à la vision de la Ville de Québec pour le développement de son réseau structurant incarné par 23 km de tramway comme colonne vertébrale, mais aussi de 17 km de trambus et de 16 km de nouvelles voies réservées pour desservir la banlieue. Ce réseau moderne et ambitieux a un potentiel évident pour soulager la congestion et améliorer la fluidité. »

La consultation du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) est l'occasion pour CAA-Québec de réitérer son appui au projet en rappelant certaines recommandations toujours pertinentes. Pour l'organisme, le tramway constitue la colonne vertébrale d'un réseau qui continuera à se développer au fil des ans et des besoins. L'exemple du métro de Montréal est éloquent à cet égard, étant composé uniquement de la ligne orange (Henri-Bourassa à Bonaventure) et de la ligne verte (Atwater à Frontenac) lorsqu'il a été inauguré en 1966, avant de devenir ce qu'il est actuellement. Au fil du temps, des ramifications devront s'ajouter au réseau de transport en commun de Québec afin qu'il évolue et qu'il devienne de plus en plus structurant.

ASPECTS SUR LESQUELS LA VILLE DE QUÉBEC DOIT CONTINUER À TRAVAILLER

CAA-Québec souhaite réitérer certains enjeux clés auxquels les autorités doivent continuer à réfléchir afin de mener à bien ce projet majeur pour la région.

1. L'adhésion de la population et l'acceptabilité sociale

Il faut l'admettre, l'adhésion de la population et l'acceptabilité sociale du projet sont mises à mal depuis plusieurs mois. En 2017, en prévision de la consultation de la Ville de Québec sur la mobilité durable et un réseau structurant de transport, CAA-Québec avait réalisé un sondage auprès des membres de la région sur le développement d'un tel réseau à Québec et 81 % des répondants s'étaient dit en accord avec son implantation. Les récents sondages effectués par différentes firmes révèlent que l'appui au projet a dramatiquement chuté. Évidemment, la pandémie de COVID-19 n'améliore pas les choses. Certains remettent en question sa pertinence en raison de l'accroissement du télétravail et de la peur de prendre les transports en commun.

Pour CAA-Québec, l'adhésion de la population et l'acceptabilité sociale sont devenues les points faibles du projet et cette difficulté à rallier la population a un effet néfaste sur ce bien commun d'une grande importance pour l'agglomération. Le cynisme ambiant est contre-productif et nuit au projet, alors que l'acceptabilité sociale et la confiance de la population en faciliteraient grandement la réalisation. Une fois bien établie, la confiance devrait permettre aux autorités de faire évoluer le projet, comme il est normal de le faire, sans qu'à chaque changement nécessaire, on assiste au déchaînement de l'opinion publique au point de s'interroger, une fois de plus, sur la globalité du projet.

CAA-Québec avait déjà soulevé l'enjeu à la Ville de Québec en 2017 et il est dommage de constater qu'en 2020, l'adhésion de la population et l'acceptabilité sociale représentent encore un défi et que le projet semble toujours souffrir de cette lacune.

Position et recommandations

Afin de s'assurer de l'adhésion essentielle de la population à l'implantation d'un réseau structurant de transport en commun, CAA-Québec recommande aux autorités :

- De démontrer, simplement et en priorité, tous les avantages d'un tel réseau tant pour les éventuels usagers que pour la fluidité de la circulation dans l'agglomération, puisque les bénéfices ne ressortent pas clairement des communications pour les citoyens qui ne résident pas à proximité du tracé du tramway.
- D'établir et de communiquer dès maintenant les mesures de succès, simples et compréhensibles, qui témoigneront de l'efficacité du futur réseau structurant de transport. Plus le processus sera effectué de manière transparente, plus fort sera le taux d'adhésion de la population.

- De faire preuve d'une grande transparence à l'égard des inévitables perturbations, pour les résidents et les automobilistes, liées à la construction du réseau. Moins il y aura de mauvaises surprises et plus l'acceptabilité sociale sera au rendez-vous tout au long des travaux.
- De prévoir et de communiquer, sans délai, les mesures de mitigation mises en place lors de la construction du réseau.
- De s'inspirer des bonnes pratiques, notamment la mise en place d'un programme bien orchestré de tests et de mise en service graduelle du tramway. Ce programme devrait évidemment être incorporé au calendrier de travail et communiqué comme tel à la population dès que possible. Il faut apprendre des situations passées et les éviter, par exemple la mise en service du train léger d'Ottawa.

Bref, afin de favoriser l'adhésion de la population, les autorités doivent dès maintenant :

- Régler une fois pour toutes les inquiétudes reliées au fonctionnement en hiver.
- Prouver, hors de tout doute, que le tramway est le meilleur moyen de transport possible puisque la question a fait couler beaucoup d'encre et que plusieurs citoyens doutent encore.
- Faire la démonstration que l'ajout du tramway permettra le redéploiement d'un grand nombre d'autobus afin de mieux desservir le reste du réseau.
- Faire la démonstration claire, chiffres à l'appui, que le transfert modal permettra de soulager la congestion.
- Donner des exemples concrets de gains en efficacité pour ceux qui monteront à bord (d'un point A à un point B en tant de minutes), mais aussi pour les automobilistes (soulagement de la congestion, gain de tant de minutes pour tel trajet), les piétons (aménagements) et les cyclistes (multimodalité).
- Être transparent sur les aménagements nécessaires au réseau routier.
- Préciser les gains pour les utilisateurs des futures lignes d'autobus en site propre.

2. Les coûts de construction et l'enveloppe budgétaire préétablie

CAA-Québec reconnaît et félicite ouvertement la volonté et l'engagement de la Ville de Québec et des autorités responsables d'assurer la saine gestion des fonds publics et d'éviter les dépassements de coûts.

Il en va de même pour la préoccupation constante de la Ville de Québec de réduire les impacts liés à la construction du réseau structurant de transport sur le compte de taxes de ses citoyens.

Il est d'ailleurs important de rappeler qu'en vertu de l'entente signée avec le gouvernement du Québec, les possibles dépassements de coûts devront être assumés par la Ville de Québec et par ses citoyens.

Jusqu'à maintenant, la Ville de Québec et son bureau de projet ont dû prendre des décisions déchirantes par rapport au projet initialement présenté en mars 2018 afin de respecter l'enveloppe budgétaire préétablie. On pense ici aux éléments qui ont été retranchés jusqu'à présent : le centre d'entretien et d'exploitation secondaire situé sur la 41^e Rue, le second tunnel, le trambus et les remontées mécaniques. Par surcroît, il n'est pas impossible que le tracé du tramway soit réduit.

Position et recommandations

Afin de permettre à la Ville de Québec et à son bureau de projet de respecter l'enveloppe budgétaire préétablie, d'éviter de nuire au processus d'appel d'offres et d'éliminer la perception que le projet est édulcoré en raison de choix budgétaires, CAA-Québec recommande :

- De différencier clairement les éléments fondamentaux du projet qui en constituent l'épine dorsale, de ceux qui, tout en étant des éléments structurants, pourraient voir leur réalisation survenir dans des phases ultérieures d'évolution.
- D'évaluer la possibilité de recourir, pour ces éléments supplémentaires, à des sources de financement complémentaires, dont la captation de la plus-value foncière et la taxe sur la masse salariale. L'identification et l'analyse des autres sources de financement ne devraient pas avoir pour effet de retarder la réalisation des éléments fondamentaux du projet.

3. L'efficacité avant le spectaculaire

Dans tous les projets d'infrastructures de transport, et en lien avec les considérations budgétaires évoquées précédemment, CAA-Québec croit juste de favoriser l'efficace au spectaculaire : le bon moyen de transport doit se trouver au bon emplacement. Le moyen de transport sélectionné pour chaque secteur doit essentiellement être efficace, rapide et confortable, puisque ces qualificatifs sont indispensables à l'attractivité.

Position et recommandation

Puisque le remplacement du trambus par des autobus articulés semble mal accueilli par une certaine tranche de la population de la région, CAA-Québec recommande aux autorités de prendre le temps de rappeler aux citoyens visés les avantages du projet, malgré ce changement de moyen de transport. Bref, les autorités doivent démontrer, hors de tout doute, que les métrobus circulant sur des voies réservées sont la meilleure option pour cette ligne.

4. Une vision évolutive du réseau structurant de transport

Selon CAA-Québec, le tracé du tramway doit être présenté comme étant le début du réseau structurant de transport en commun de Québec et non une fin en soi. C'est non seulement logique, mais souhaitable, puisqu'un réseau, ça s'érige en plusieurs phases. Tel que mentionné précédemment, lors de son inauguration, le métro de Montréal ne comptait pas toutes les lignes qu'il compte présentement. Et on songe encore sérieusement à prolonger certaines lignes de ce métro ou à en construire de nouvelles. Et, il ne faut pas oublier le Réseau express métropolitain (REM), important projet de transport collectif, qui rallie quelques banlieues montréalaises et certains points d'intérêt comme l'aéroport. De même, il faut miser sur la possibilité d'ajouter des lignes de tramway, de trambus ou autres lors de phases ultérieures et envisager de hausser son budget si le besoin est démontré.

Position et recommandation

Comme le réseau de transport prendra inévitablement de l'expansion dans un futur plus ou moins lointain, CAA-Québec recommande aux autorités de bien communiquer à la population que le tramway est la colonne vertébrale de ce réseau et que des éléments seront ajoutés au fil des ans. Pour que le plus de gens possible aient une vision évolutive de ce réseau, les autorités doivent immédiatement plancher sur la suite et s'ouvrir sur le sujet.

5. L'interconnexion avec les anciennes villes de banlieues

Pour permettre aux citoyens d'avoir accès au réseau structurant de transport, la nécessité d'avoir des stationnements incitatifs à proximité des principaux pôles ne fait pas de doute. Les stationnements incitatifs doivent être gratuits, accessibles et sécuritaires.

Position et recommandation

CAA-Québec recommande la présence de stationnements incitatifs gratuits, accessibles et sécuritaires à proximité du plus grand nombre de pôles possible afin de permettre aux usagers de limiter le nombre de correspondances entre les différents modes de transport en commun pour se rendre à destination.

6. L'interconnexion avec la Rive-Sud

Pour CAA-Québec, l'interconnexion avec la Rive-Sud est essentielle afin de favoriser une réelle vision régionale du transport en commun. Plus précisément, l'organisation des transports collectifs dans la grande région de Québec doit transcender les limites des villes.

Quant à l'éventuel troisième lien, il devra s'arrimer avec le réseau structurant, sans retarder la réalisation de ce dernier.

Position et recommandations

- Afin de rejoindre le plus grand nombre d'utilisateurs possible, CAA-Québec recommande aux autorités de porter une attention particulière à la liaison entre Québec et Lévis dans la réalisation du réseau structurant de transport. Il n'est pas exclu qu'un jour une nouvelle ligne efficace, rapide et confortable soit ajoutée au réseau afin de relier ces deux villes.
- CAA-Québec recommande également aux autorités de réfléchir dès maintenant à l'arrimage de l'éventuel troisième lien avec le réseau structurant de transport. Puisque le troisième lien sera subséquent au réseau structurant, cet arrimage devra être pensé en tenant compte de l'évolution de ce dernier.

Conclusion et sommaire des recommandations

CAA-Québec réitère son appui au projet de construction d'un tramway à Québec. Le tramway constitue la colonne vertébrale du réseau structurant de transport en commun à Québec, qui contribuera efficacement à la mobilité de demain en complémentarité avec l'ensemble des moyens de se déplacer, incluant l'automobile.

Un réseau structurant de transport en commun est nécessaire à l'agglomération de Québec pour faire de la grande région de la Capitale-Nationale une région encore plus moderne et attrayante. C'est pourquoi CAA-Québec observera de près les suites de cette consultation et espère que les différents points évoqués par les divers participants lors de celle-ci serviront à bonifier ce projet d'importance pour la région.

De plus, CAA-Québec invite toutes les autorités engagées dans ce projet d'avenir à mettre les futurs utilisateurs au centre de leurs décisions, car ce projet est pour eux, et à ne pas perdre de vue que ceux-ci espèrent efficacité, confort et rapidité dans leurs déplacements.

En terminant, voici un rappel des recommandations de CAA-Québec :

Adhésion de la population et acceptabilité sociale

- Que soient démontrés en priorité tous les avantages d'un réseau structurant de transport en commun tant pour les éventuels usagers que pour la fluidité de la circulation dans l'agglomération.
- Que des mesures de succès simples et compréhensibles témoignant de l'efficacité d'un réseau structurant de transport soient établies et communiquées.
- Que les autorités fassent preuve d'une grande transparence au sujet des perturbations liées à la construction du réseau structurant de transport pour les automobilistes et les résidents.
- Que les autorités prévoient et communiquent, sans délai, les mesures de mitigation qu'elles souhaitent mettre en place lors de la construction du réseau.
- Que les autorités s'inspirent des bonnes pratiques, qu'elles fassent tous les tests adéquats avant la mise en service et qu'elles les communiquent à la population.

Coûts de construction et enveloppe budgétaire préétablie

- Que la possibilité d'avoir recours à de nouvelles sources de financement soit évaluée afin de favoriser le maintien d'éléments indispensables à la nature structurante du projet.

Efficacité avant spectaculaire

- Que tout soit mis en œuvre pour convaincre la population qu'elle n'est pas perdante à la suite de la décision de remplacer le trambus par des métrobus.

Vision évolutive du réseau

- Que les autorités planchent rapidement sur les suites à donner à la première phase du réseau structurant de transport (tramway) et qu'elles s'ouvrent à la population à ce sujet.

Interconnexion avec les anciennes villes de banlieues

- Que des stationnements incitatifs gratuits, accessibles et sécuritaires soient présents à proximité du plus grand nombre de pôles possible.

Interconnexion avec la Rive-Sud

- Qu'une grande attention soit portée à la liaison entre Québec et Lévis dans la réalisation du réseau structurant de transport.
- Que les autorités réfléchissent dès maintenant à l'arrimage de l'éventuel troisième lien avec le réseau structurant de transport.