

Mémoire concernant le
Projet de construction d'un tramway à Québec

Un tramway pour changer la ville

Mémoire déposé au Bureau d'audiences publiques sur
l'environnement

Olivier Tremblay
Résident du quartier Vieux-Limoilou (Québec)
30 juillet 2020

Table des matières

Introduction	3
Un réseau structurant et ses bienfaits : une colonne vertébrale pour le futur.....	4
<i>Un réseau moderne et structurant : le projet de tramway.....</i>	5
Les opposants au tramway et l'acceptabilité sociale.....	8
<i>L'idéologie et le transport collectif</i>	8
<i>Les pro-métro</i>	10
Le potentiel de transformation associé au tramway	13
<i>L'exemple du Vieux-Limoilou et de la Basse-Ville.....</i>	15
Conclusion : aller plus loin, plus vite et en prévoir plus	18
Recommandations	19

Introduction

Le projet de construction d'un tramway à Québec suscite énormément d'intérêt et d'attention depuis le dévoilement du réseau structurant en 2018. Il est sans doute normal qu'il en soit ainsi, car au-delà des implications financières importantes, le tramway *changera la ville* et certaines habitudes. Certaines personnes perçoivent ces potentiels changements de façon plutôt négative, ce qui n'est pas du tout mon cas. J'ai pris la décision, pour la première fois de ma vie, de participer à ce processus du Bureau d'audiences publiques pour l'environnement (BAPE), car ce projet m'emballe au plus haut point et représente un potentiel de transformation immense pour ma ville. Je vous écris donc ce mémoire à titre personnel, car j'ai estimé qu'il était de mon devoir, à titre de citoyen de la Ville de Québec et de père de famille, de contribuer à ce dossier. Je le fais en ayant en tête de léguer, je le souhaite et l'espère, une ville plus verte et plus agréable pour mes enfants et les générations futures.

J'ai divisé ce mémoire en trois sections : 1) je m'attarderai brièvement sur les bienfaits principaux du réseau structurant et du tramway 2) j'aborderai les arguments des opposants au projet et la question de l'acceptabilité sociale du projet 3) je reviendrai sur l'immense potentiel de transformation urbaine associée au tramway, en me penchant plus spécifiquement sur le secteur Limoilou/Basse-ville.

Le choix d'un mode transport collectif « lourd » comme le tramway est un choix important et névralgique pour une cité comme Québec : en effet, ce choix conditionnera le futur du réseau de transport collectif de la Capitale-Nationale. Si certains semblent encore douter du bien-fondé d'avoir opté pour le tramway, je crois personnellement qu'il a été largement démontré qu'il s'agit du meilleur choix et je crois, surtout, qu'on ne met pas suffisamment en valeur comment ce choix aura des impacts positifs sur les différentes facettes du développement durable (l'économie, le social et l'environnement) de cette ville. Je tenterai, dans la mesure du possible, de l'illustrer brièvement dans ce mémoire.

Un réseau structurant et ses bienfaits : une colonne vertébrale pour le futur

Pour quiconque s'intéresse au transport collectif dans la région de la Capitale-Nationale, la campagne électorale municipale de Québec de novembre 2017 représentait à la fois un immense espoir et l'impression de rejouer dans un film qui n'a pas de fin. En effet, l'abandon, en avril 2017, du projet de SRB (Service rapide par bus) Québec-Lévis¹ par l'administration Labeaume, suite au retrait de la Ville de Lévis dans le projet, avait jeté une douche froide chez les partisans du transport collectif, dont je fais partie. Décrié par les radios privées et de nombreuses personnalités de droite de la région, il avait fait l'objet d'une cabale médiatique et politique d'envergure. Ce projet, qui avait beaucoup de défauts, représentait quand même une avancée significative par rapport au statu quo de l'époque – et qui perdure jusqu'à nos jours. Ce statu quo a un nom: un réseau de transport collectif basé uniquement sur des autobus (métrobus, express et bus réguliers), qui restent pris dans le trafic et dont l'ajout de fréquence n'implique plus réellement une amélioration des services. L'argument est connu² et demeure tout à fait valable: la Ville de Québec est la seule ville au Canada de plus de 500 000 habitants à ne pas posséder un réseau structurant digne de ce nom, même s'il y a, enfin, de l'espoir au bout du tunnel.

Bref, pour en revenir au projet de SRB, il avait du bon, mais il ne répondait pas à deux défis majeurs: 1) bien desservir les quartiers centraux denses, notamment la Haute-Ville, où la demande en transport en commun est la plus forte et nécessite un meilleur service 2) implanter un mode de transport collectif « lourd » permettant un réel transfert modal et offrant d'excellentes perspectives d'avenir. Autant les spécialistes en aménagement du territoire que les groupes écologistes n'étaient pas les plus emballés par ce projet, symbolisant bien qu'il avait des failles non-négligeables. Bref, c'est quelques mois après l'abandon de ce projet que cette campagne électorale s'est tenue, dans un contexte où les partisans du transport collectif à Québec se questionnaient à savoir si nous en avons pour longtemps encore à faire du sur-place.

¹ Passant par le Boulevard Charest notamment et se rendant sur la Rive-Sud.

² <https://reseaustructurant.info/actualites/2018-04-04-quebec-ville-plus-en-plus-moderne.aspx>

Soudainement, surprise! Le transport collectif prend une place importante dans le débat public et le maire sortant en fait son engagement principal. Deux partis, dont celui du maire Régis Labeaume, proposent des projets ambitieux et prônent la création de ce qui serait un réseau « structurant » et « moderne ». Le lendemain de sa réélection, M. Labeaume lance rapidement les travaux pour proposer concrètement ce à quoi ressemblera son réseau structurant. Fort de l'appui de 55% des voix et faisant valoir que la 2^e opposition, Démocratie Québec, a reçu environ 15% en proposant un projet ambitieux, M. Labeaume indique désormais qu'il jouit d'une légitimité importante pour concevoir un projet d'envergure.

Un réseau moderne et structurant : le projet de tramway

Dévoilé en mars 2018, ce projet enthousiasmant a été conçu en concertation avec de nombreux intervenants spécialisés, notamment la sommité Catherine Morency de Polytechnique Montréal et des représentants de groupes écologistes, entre autres Accès Transport Viables. Le projet est en effet « structurant » et « moderne » : une ligne de tramway sur l'axe le plus dense de la ville, une ligne de trambus reprenant des éléments positifs du défunt projet de SRB, des métrobus bonifiés et des voies dédiées, des stationnements incitatifs, des pôles d'échanges, des remontées mécaniques Haute-Ville/Basse-Ville, etc. Avec l'implantation du tramway, tout le réseau sera repensé, ce qui permettra de redéployer les métrobus et de bonifier substantiellement l'offre de services. La Ville pourra désormais mieux planifier son développement et revitaliser/densifier des secteurs délaissés qui sont à l'intérieur du périmètre de Québec.

On se met soudainement à y croire et à rêver: Québec est peut-être enfin prête à prendre le virage du transport collectif. On a un immense retard sur l'Europe de l'Ouest – et sur Montréal et de nombreuses villes nord-américaines –, mais tant qu'à repartir de zéro, mieux vaut revenir avec un meilleur projet, plus solide, et suscitant une adhésion plus forte des milieux écologistes, sociaux et même, des gens d'affaires³. Le projet de réseau structurant présenté ce moment-là coche toutes ces cases et obtient rapidement l'appui du Gouvernement du Québec. Après un processus de discussion et de négociation parsemé de soubresauts parfois inquiétants, le financement du Gouvernement fédéral est

³ <https://www.newswire.ca/fr/news-releases/linstitut-de-developpement-urbain-du-quebec-acces-transport-viables-le-conseil-regional-de-lenvironnement-et-la-chambre-de-commerce-et-dindustrie-de-quebec-sunissent-pour-soutenir-et-promouvoir-le-reseau-677544153.html>

finalement aussi acquis en août 2019, permettant de mettre le projet « sur les rails ». Tout converge : le projet est ambitieux et bien vu par les spécialistes, les financements sont acquis et l'appui au projet est relativement intéressant dans la population.

Les bienfaits de ce réseau structurant ont été largement détaillés par la Ville de Québec et de nombreuses organisations (au premier chef « [J'ai ma passe](#) »). Sans entrer dans les détails, je tiens à en relever quelques-uns rapidement:

- Réduction des gaz à effet de serre (GES), dans un contexte de lutte aux changements climatiques (151 000 tonnes de CO2 sur 15 ans).
- Diminution de la pollution atmosphérique.
- Consolidation de la trame urbaine et densification dans le corridor du tramway.
- Végétalisation accrue des rues où le tramway est inséré.
- Amélioration de l'expérience-client des utilisateurs du transport collectif grâce à un tramway plus confortable et moins bruyant.
- Diminution mesurée du trafic grâce au transfert modal projeté vers le transport collectif et, en conséquence, augmentation à prévoir de la sécurité routière.
- Amélioration de la santé publique globale grâce à une plus grande utilisation des transports collectifs et actifs au lieu de l'auto-solo.
- Diminution du stress et augmentation de la santé psychologique chez les nouveaux utilisateurs du transport collectif
- Développement du réseau cyclable grâce à des connexions avec le réseau existant.
- Décloisonnement de certains quartiers.

Au plan économique, le projet de construction du tramway, et le développement du transport collectif en général, a des impacts majeurs positifs pour le Québec. En termes d'investissement public – et surtout dans le contexte de la crise économique actuelle liée à la Covid-19 –, il s'agit d'un investissement excessivement « rentable » :

- ✓ Investissement public dans une industrie québécoise forte [celle du transport collectif] où de nombreuses entreprises pourront faire valoir leur expertise.
- ✓ Électrification accrue des transports collectifs, contribuant positivement à la balance commerciale québécoise.
- ✓ Hausse de la valeur foncière dans le corridor du tramway.

- ✓ Création d'externalités externes positives, qui contribuent à la création de richesse et à la productivité.
- ✓ Outil supplémentaire pour soutenir le développement du tourisme à Québec.
- ✓ Contribuer à la diminution des inégalités sociales et économiques.

Ce dernier argument est relativement peu mis en exergue. Pourtant, il faut le réitérer et le rappeler: le développement du réseau de transport collectif est un outil fort pour diminuer les inégalités sociales en permettant, entre autres, une meilleure mobilité des personnes à faible revenu. Cela a été souligné à maintes reprises par des organismes communautaires qui travaillent avec des clientèles vulnérables (entre autres [ici](#)). Ceci étant dit, pour s'assurer de bien consolider cet élément, le Réseau de transport de la Capitale (RTC) aurait intérêt à mettre en place une tarification « solidaire » pour les personnes à faible revenu, sur le modèle de ce qui se fait dans plusieurs villes en Europe (exemple entre autres à [Rennes](#)). Il ne faudrait pas que l'implantation du tramway soit le prétexte pour augmenter le coût du billet unitaire ou du laisser-passer mensuel. Au contraire, l'implantation d'une tarification solidaire aurait un double effet positif pour le RTC; celui de stimuler son achalandage dès l'entrée en service du tramway en plus de favoriser la mobilité des personnes à faible revenu, ce qui contribue à la diminution des inégalités.

S'il est clairement dommage que des éléments du réseau structurant (au premier chef le trambus) aient été abandonnés en cours de route – et bien que ces éléments ne fassent pas l'objet de l'examen du BAPE –, il faut retenir que la composante tramway du projet a toujours été le choix le plus fort et le plus marquant de ce projet. C'est ce trajet qui deviendra la nouvelle ossature du réseau de transport collectif de Québec : à partir de 2026, il sera la colonne vertébrale du réseau, ce à partir de quoi le reste du réseau sera pensé et aménagé. Et c'est le choix du tramway qui influencera tout le reste : on pourra, dans le futur, bâtir à partir de cette première ligne et de l'expérience réalisée. Bref, il faut féliciter la Ville de Québec et les gouvernements supérieurs d'avoir proposé un projet aussi bien adapté pour Québec, car ils donnent ainsi les moyens à la Ville de passer à une autre étape, plus verte et plus sobre en carbone, de son développement. On peut déplorer le temps que cela aura pris pour y arriver : on verra, dans la section suivante, que les opposants au transport collectif y ont en partie contribué.

Les opposants au tramway et l'acceptabilité sociale

Dans le mandat dévolu au BAPE, la Commission doit, entre autres, analyser l'acceptabilité sociale du projet. Il serait illusoire de prétendre que ce projet ne suscite pas d'opposition; ceci dit, tel que relaté dans l'introduction, tout projet de transport collectif d'envergure a toujours suscité de la grogne à Québec. Dans un climat médiatique défavorable où des radios privées s'opposent continuellement à ce genre de projet de transport collectif, il est même plutôt révélateur que la grogne contre le réseau structurant ne soit pas plus forte. En fait, elle n'a pas atteint, à ce jour, le niveau qu'elle avait lors de l'épisode du SRB. Cela s'explique sans doute par, entre autres, les qualités intrinsèques du projet ainsi que l'appui plus fort qu'il a su susciter au sein de la société civile.

Ceci étant dit, il serait quand même profitable que le projet soit mieux appuyé par la population au regard des défis à venir, notamment lors de la construction du tramway. À cet effet, les opposants ne sont pas tous égaux et on peut, grosso modo, les diviser en deux catégories. Certains peuvent sans doute être convaincus en cours de route; pour d'autres, cela semble impossible, car il s'agit d'un enjeu politique et idéologique.

L'idéologie et le transport collectif

C'était un matin où j'étais coincé dans le métrobus 801 : je lisais, avec une certaine lassitude, une nouvelle lettre d'opinion dans le journal *Le Soleil* d'un anti-tramway. Celle-ci avait été écrite, à nouveau, par un ancien chroniqueur du *Journal de Québec*, qui est notoirement anti-transport en commun et anti-Labeaume depuis de nombreuses années. Il reprenait essentiellement les mêmes arguments bancals sur la ville « coupée en deux » et l'inutilité d'un tramway sur un trajet ressemblant au parcours du 801. Mon premier réflexe a été de me dire : combien de ses opposants au tramway ont déjà pris le Métrobus à l'heure de pointe lorsqu'il est bondé et offre une expérience plus ou moins agréable? Pourquoi ces gens sont surpris que le réseau structurant débute sur les milieux les plus denses? C'est ainsi partout dans le monde! On construit les modes de transport lourds dans les quartiers où on a une assurance de fréquentation élevée. C'est ainsi qu'on s'assure d'un retour sur l'investissement et de desservir, le mieux possible, les populations.

Dans un certain sens, on peut même prétendre que les arguments de certains opposants tournent à vide. Car comment peut-on prétendre qu'un système de tramway moderne « coupe une ville en deux » ou va « saccager la ville »⁴ ? Toutes ces villes européennes, qu'on trouve si inspirante et agréable lorsqu'on les visite, préférablement à pied ou en transport collectif, sont-elles « coupées en deux »? Ou en quatre, six, huit, dix s'il y a plusieurs lignes de tram? Poser la question, c'est un peu y répondre, car le tram est généralement plutôt conçu pour pouvoir, entre autres, décloisonner des quartiers et ouvrir la ville à tous ses habitants. La Ville de Québec, en prenant le choix de mettre le tramway sur une plateforme légèrement surélevée comme le font des dizaines de villes partout dans le monde, a fait un choix cohérent et réaliste, qui permettra une meilleure continuité du service.

Au-delà des arguments, certains éléments du débat actuel ont, par moments, un côté plutôt irréal. On vit en effet une situation particulière dans la région de Québec : en pleine crise climatique, où il y a urgence de développer les transports en commun afin de diminuer les GES⁵, on retrouve une quantité non-négligeable de gens qui font tout en leur possible pour abattre un projet structurant de transport collectif. Ce projet a pourtant été longuement réfléchi par les fonctionnaires et experts de la Ville de Québec et du RTC, appuyé financièrement par les deux paliers de gouvernement après analyse approfondie de leurs spécialistes respectifs, fortement soutenu par les groupes écologistes régionaux (Accès transports viables) et [nationaux](#) (Équiterre, Vivre en ville, Fondation David Suzuki, etc.), tout en suscitant un large appui dans la [société civile](#) et les [milieux d'affaires](#). Mais non, ces gens veulent avoir un scalp de plus à leur crédit, après celui du SRB. Pourquoi?

Il faut, selon moi, se rendre à l'évidence : les opposants les plus viscéraux au projet du réseau structurant sont, dans les faits, des tenants de la droite dure et du libertarisme. Ils réfutent les changements climatiques, ne veulent rien savoir de développer le transport collectif à l'aide d'investissements publics importants et sont prêts à tous les arguments fallacieux et mensongers pour atteindre leur but. Ils chercheront toujours à nuire à l'acceptabilité sociale du tramway et cela serait aussi vrai pour un autre projet de transport

⁴ <https://www.lesoleil.com/actualite/manifestation-contre-le-tramway-le-projet-va-saccager-la-ville-de-quebec-297b147c9f6f234fc76c07a1a49e02ef>

⁵ Rappelons que le secteur des transports représente environ 43% du bilan carbone du Québec.
<https://www.ledevoir.com/societe/environnement/569336/les-emissions-de-ges-ont-encore-augmente-en-2017-au-quebec>

collectif d'envergure. En général, ils proposent d'investir plus dans les autobus actuels et des parc-o-bus ; plus de statu quo en somme, sans aucune vision d'ensemble. Malheureusement, à la quantité de mensonges et de faussetés que plusieurs opposants propagent, à la radio entre autres ainsi que dans des lettres d'opinion et sur les réseaux sociaux, plusieurs citoyens de Québec en sont venus à douter du projet de réseau structurant et de sa composante tramway. C'est franchement dommage. Souhaitons que le BAPE, dans sa communication post-enquête, pourra présenter avec transparence, rigueur et sans fausse complaisance, les avantages du projet de tramway, tout en exposant la vacuité des arguments anti-transport collectif.

Les pro-métro

Un nouveau groupe d'opposants au tramway est apparu dans le débat public dans les dernières années. Critiquant le choix du tramway, ils se font les promoteurs de l'option du métro, prétendant que la Ville de Québec – et tous les spécialistes qui y sont associés – était, en gros, dans le champ. N'étant pas spécialiste du sujet, je ne suis pas en mesure de critiquer ou répondre précisément aux chiffres qu'ils mettent de l'avant. Je peux constater par contre que leurs efforts nuisent considérablement à l'avancement du réseau structurant et que ces gens, malgré les nombreux arguments à l'effet que le coût du métro est significativement plus cher que le tramway, se basent sur leurs propres chiffres qui défient l'entendement. À cet effet, les surcoûts importants associés au tunnel du projet du tramway sont très révélateurs du coût potentiellement hors norme d'un projet de métro à Québec : c'est clairement prohibitif et c'est exactement ce à quoi ont conclu les experts qui se sont penchés sur le sujet⁶. L'argent public sera assurément mieux utilisé par un tramway qui ne sera pas, de surcroît, surdimensionné et surcapacitaire comme le serait le métro.

Par ailleurs, on peut en venir à s'interroger sur les motivations profondes des actions de certains de ces citoyens. Bien que je ne doute pas que plusieurs d'entre eux soient de bonne foi, ils ne semblent pas se poser les bonnes questions et s'improvisent soudainement comme des spécialistes de l'aménagement du territoire qui auraient, eux, raison envers et contre tous (et contrairement à l'avis de tous les experts du secteur...).

⁶ Plus de détails ici : <https://reseaustructurant.info/docs/analyse-comparative-modes-transport/445-COM-c.pdf>

Moi j'aurais envie de leur demander ceci : qu'arrivera-t-il si, hypothétiquement, le projet de réseau structurant tombait (comme cela semble être leur objectif)? Car pour mettre de l'avant un très hypothétique projet de métro à Québec, il faut, avant toute chose, faire échec au projet actuel qui fait l'objet de cette enquête du BAPE.

Simplifions : si le projet actuel échoue, il arrivera essentiellement trois choses 1) les deux paliers de gouvernement retireraient leurs billes, car leur appui est conditionnel au projet actuel qu'ils ont étroitement analysé et approuvé, et ils perdraient confiance dans l'administration municipale qui aurait échappé un deuxième projet majeur de transport collectif en relativement peu de temps (bref, retour à la case départ) 2) les fonctionnaires de la Ville devraient se remettre à la planche à dessin, pour plusieurs mois voire des années, dans le but de monter un projet que les politiciens municipaux pourraient ensuite soumettre afin de tenter, à nouveau, de convaincre les gouvernements supérieurs de financer un projet X impliquant un métro 3) les politiciens des paliers supérieurs concluraient, après analyse de leurs machines administratives respectives et en se basant sur les comparatifs dans le monde et au Québec/Canada, que le métro n'est pas adapté pour Québec, qu'il coûte trop cher, et que la Ville doit revoir sa demande en fonction des budgets existants et de sa population/densité.

Et, pendant ce temps, on aurait perdu encore plusieurs années et Québec demeurerait sans amélioration notable de son transport collectif. Un cul-de-sac en somme. Belle perspective. Rappelons qu'il n'existe pas de « projet de métro à Québec » en ce moment : c'est une idée promue par des citoyens, mais relayé par aucun parti politique au niveau du Québec et de la Ville et qui n'a été validé par aucun expert sérieux du secteur. Bref, j'ai envie de dire, respectueusement, aux partisans de bonne foi du métro que leur combat est perdu d'avance et qu'ils doivent surtout, prioritairement, chercher à bonifier le projet actuel ou ce qui s'ensuivra.

Notons que parmi les citoyens qui appuient le métro, plusieurs personnes semblent avant tout être [opposées](#) aux mesures de ralentissement de la circulation et de réduction de la place de la voiture qui sont prévues au projet de tramway. Cela s'est vu ailleurs dans le monde (lire ici à [Toronto](#)) : des gens prônent la construction d'un métro, car ils ne veulent pas qu'on touche à la circulation de surface. C'est une opinion qui peut être défendue, mais cela prouve, paradoxalement, que le métro n'est pas une panacée en terme de

développement durable alors que le tramway, malgré sa capacité réduite, a des vertus plus larges en terme de transformation de la ville et de redéfinition de la place de la voiture. Nous verrons cela plus en détail dans la prochaine section.

Le potentiel de transformation associé au tramway

Les spécialistes du transport collectif recommandent divers mode de transport en fonction des caractéristiques d'une ville: densité, population globale, budget disponible, mode de transport déjà existant, etc. Les modes les plus lourds comme le métro impliquent généralement des transferts modaux plus importants et des réductions potentielles des GES plus fortes, s'ils sont adaptés aux villes et aux budgets disponibles. Comme nous l'avons vu, ce mode n'apparaît pas adapté pour Québec et, de plus, il n'aurait pas permis de « transformer » Québec comme le tramway le permet. C'est un autre consensus entre les experts: les modes de transport de type train léger sur rail/tramway permettent de requalifier les villes et de les repenser. Personnellement, c'est l'élément que j'ai toujours trouvé le plus emballant dans le projet actuel.

De 2018 à 2019, j'ai passé environ 9 mois en Europe, où j'ai été à même de constater à quel point les tramways modernes sont merveilleux et forment un outil de choix pour la lutte aux changements climatiques et la revitalisation urbaine. Les termes du débat public là-bas ne sont pas les mêmes qu'ici : a priori, à peu près tout le monde convient là-bas des bienfaits du transport collectif. Les débats portent sur quel mode est le mieux adapté à chaque ville et quoi prioriser lorsque l'on veut aussi revoir l'aménagement de sa ville. C'est entre autres pourquoi le tramway est autant « [revenu à la mode](#) », car il permet de revitaliser des secteurs et de revoir la place de la voiture en ville.

À cet effet, les statistiques des villes scandinaves ([Oslo](#) et [Helsinki](#)) nous le rappelaient récemment : grâce à la reconfiguration des artères associée aux tramways/trambus, la sécurité routière monte en flèche et les transports actifs (piétons, cyclistes) sont favorisés. Et oui, diminuer la place de la voiture – et sa vitesse – dans nos quartiers centraux densément peuplés généraient énormément de bénéfices en terme de santé publique : c'est d'ailleurs la tangente que prennent les villes modernes partout dans le monde. En France, 29 villes⁷, de taille inférieure ou supérieure à Québec, possèdent un réseau de tramway. Dans ces villes, on ne s'interroge plus sur le bien-fondé du tramway : on pense plutôt au futur et à comment desservir plus de quartiers. D'ailleurs, près d'une vingtaine⁸

⁷ https://fr.wikipedia.org/wiki/Liste_des_tramways_en_France

⁸ https://fr.wikipedia.org/wiki/Liste_des_projets_de_tramways_en_France

de villes travaillent sur une extension de leur réseau et les élections municipales récentes en France ont fait l'objet de diverses promesses en la matière. Prenons le cas de la ville de [Strasbourg](#), plus dense que Québec, mais avec une population totale inférieure : après avoir hésité entre le métro et le tramway (!), elle a opté pour ce dernier et la première ligne fonctionnelle est entrée en service en 1994. Aujourd'hui, après de multiples extensions rendues possibles par le coût raisonnable du tramway, le réseau de tramway est désormais composé de 6 lignes (48 km en tout) et il se rend dans la ville voisine de Kehl (en Allemagne), tout en poursuivant son développement sur deux lignes⁹.



Le tramway strasbourgeois qui se rend en Allemagne (Kehl)

Dans le projet actuel de tramway de Québec, les images du tramway présentées par la Ville étaient, jusqu'à tout récemment, plutôt virtuelles et on ne connaissait pas l'ampleur de la revitalisation projetée. On en a su plus grâce aux présentations¹⁰ sur l'emprise projetée du tramway sur la 1^{ère} Avenue. Pour un citoyen du Vieux-Limoilou comme moi, les esquisses présentées étaient vraiment stimulantes et faisaient rêver.

⁹ <https://www.strasbourg.eu/extensions-du-tram>

¹⁰ https://www.ville.quebec.qc.ca/apropos/espace-presse/actualites/fiche_autres_actualites.aspx?id=21413

L'exemple du Vieux-Limoilou et de la Basse-Ville

Dans les images présentées par la Ville, détaillant notamment les emprises en Basse-Ville et dans Limoilou, on peut constater de visu les transformations à venir. Ces transformations sont enthousiasmantes à plus d'un titre :

- une rue la Couronne presque piétonne, où la circulation est immensément adoucie, diminuant les risques d'accidents et de collision avec les voitures et favorisant le transport actif;
- un décloisonnement des quartiers Vieux-Limoilou et St-Roch grâce au passage du tramway sur la rue Des Chalutiers;
- la consolidation du quartier St-Roch comme noyau du centre-ville, avec la création du pôle d'échanges.



La rue de la Couronne transformée

Afin de bonifier et consolider les changements apportés par l'insertion du tramway dans le secteur St-Roch, il est primordial que la volonté de la Ville de Québec de transformer l'Autoroute Laurentienne en boulevard urbain devienne réalité et se fasse à l'horizon 2026. En effet, c'est la seule façon de rendre cet aménagement cohérent et sécuritaire pour les transports actifs, tout en permettant de mieux densifier le secteur de la Pointe-aux-Lièvres et Vanier.

Étant résident du Vieux-Limoilou, j'ai porté une attention particulière aux changements proposés à la 1^{ère} Avenue, une avenue délaissée, souffrant d'une conception incongrue et où la circulation automobile est dense et bruyante. Le projet me semble exemplaire:

- en coupant un sens de circulation à partir du boulevard des Alliés, la circulation sera largement réduite, et la vitesse aussi;
- les nombreuses mini places publiques/flots de verdure créées aux intersections contribueront à végétaliser ce secteur, qui en a grandement besoin, et à rendre les déplacements actifs plus conviviaux;
- la sécurisation de l'intersection de la 1^{ère} Avenue et de la 18^è Rue, notamment problématique pour les piétons et cyclistes, sera la bienvenue;
- le tramway sera moins bruyant que le sont les métrobus actuels, ce qui contribuera à rendre cette avenue plus attractive;

Conjugué à la passerelle cyclo-piétonne sur la rivière St-Charles¹¹ et aux projets de création de rues partagées, notamment sur la 8^è Rue où un projet-pilote est en cours à l'été 2020, ces différents innovations vont clairement changer le visage du Vieux-Limoilou et bonifier considérablement les transports actifs et collectifs. À cet effet, les déplacements des cyclistes seront aussi fortement améliorés, notamment grâce au bouclage annoncé avec les pistes/bandes cyclables déjà existantes dans le quartier.



Intersection projetée de la 1^{ère} Avenue/13^è Rue selon les documents de la Ville

¹¹ Présentement en construction à la haute de la 8^è Rue.

Certains résidents¹² du quartier ont soulevé des préoccupations quant à la question de l'usage des ruelles entre la 8^e et la 13^e Rue et leur acquisition potentielle par la Ville. Afin d'éviter des coûts importants pour le projet – et dans une optique de développement durable –, il apparaît plus intéressant de privilégier l'option de rendre ces rues à double-sens, tout en supprimant certains espaces de stationnement. Cela se fait déjà sur la 6^e rue, entre la 3^e et la 4^e Avenue, pour permettre l'agrandissement de la Place Limoilou en saison estivale et cela convient tout à fait. Ce sont là des inconvénients minimes pour des avantages réels.

De manière globale, constatant tous ces bénéfices associés à l'insertion du tramway dans ces secteurs, il apparaît souhaitable pour le quartier Montcalm, autant pour une question de coût que d'aménagement urbain, que le tramway sorte du tunnel à la hauteur de l'avenue Turnbull plutôt qu'à l'avenue des Érables tel qu'il avait été initialement présenté. En effet, tout le secteur de l'avenue Cartier gagnerait lui aussi d'une station en surface au coin René-Lévesque/Cartier et d'une végétalisation accrue. Cela permettrait, là aussi, de revoir la place de la voiture dans ce secteur afin de faire une plus grande place aux transports actifs.

¹² <https://ici.radio-canada.ca/nouvelle/1710116/tramway-quebec-ruelles-limoilou-transport-commun-trace>

Conclusion : aller plus loin, plus vite et en prévoir plus

Les gens ont souvent l'habitude de dire d'un nouveau projet qu'il « n'est pas parfait ». Personnellement, je considère que la première version présentée du réseau structurant en mars 2018, avec le trambus, n'était pas loin de l'être. Ce sont les contraintes financières, inhérentes à ce genre de projet et à l'appui financier des gouvernements, qui l'ont rendu un peu moins attractif. Si je n'avais qu'une seule recommandation à formuler, ce serait de revenir à la formule de base du réseau structurant, avec le trambus et les remontées mécaniques.

Dans ma conclusion, je souhaiterais aussi insister sur un élément : il faut immédiatement penser à l'après-réseau structurant et réfléchir à la suite. Car il s'agit là d'un autre avantage intrinsèque du tramway versus le métro : son coût au kilomètre est sensiblement plus bas, permettant d'envisager raisonnablement un développement du réseau à moyen-long terme. Pour le futur, c'est exactement à cela que j'invite les partisans du transport collectif de la capitale (notamment les pro-métro) : demander plus de tramway ou de trambus sur un horizon de moyen-long terme afin d'éviter, comme ce fut le cas à Montréal dans les années 90, de voir l'offre de transport collectif stagner pendant des années. Le défi climatique exige de penser sur du long terme et de bonifier constamment nos transports collectifs afin de diminuer nos GES.

Qu'est-ce qui pourrait constituer une deuxième phase du réseau structurant? Un tramway/train électrique à l'intérieur du 3e lien? La défunte ligne de trambus sur le Boulevard Charest? Une ligne qui part de l'aéroport et qui joint le pôle d'échanges de l'Université Laval après avoir desservi le cégep Ste-Foy? Ce ne sont là que quelques idées et je n'ai pas la prétention de dire qu'elles valent mieux que d'autres. Je suis convaincu que d'autres citoyens et groupes de la société civile ont sûrement d'autres bonnes idées à faire valoir. La Ville de Québec et le Ministère des Transports du Québec possèdent les experts et les données qui peuvent identifier et analyser des pistes d'avenir pour l'après-réseau structurant; suffit de les mettre à profit.

Personnellement, j'explique *avec fierté* à mes enfants qu'ils pourront prendre le tramway en 2026 et au-delà. Je souhaite ardemment que ce projet se concrétise et que notre Capitale-Nationale puisse entrevoir son futur sous un prisme plus vert, avec une meilleure

qualité de vie au quotidien et dans une économie plus faible en carbone. Le projet de construction de tramway est la première – et incontournable – étape pour y arriver. Vivement 2026.

Recommandations

- Prévoir le retour du trambus dans le réseau structurant grâce à un financement accru des gouvernements.
- Convertir l'autoroute Laurentienne en boulevard urbain jusqu'à Soumande.
- Prévoir immédiatement une deuxième phase du réseau structurant pour l'après-2026, prévoyant une deuxième ligne de tramway ou un prolongement de la ligne existante.
- Privilégier la formule de rue à double sens pour les rues/ruelles touchées par l'insertion du tramway sur la 1^{ère} Avenue.
- Faire sortir le tramway du tunnel sur Turnbull, avant l'Avenue Cartier.
- Implanter une tarification solidaire pour les clientèles plus démunies.
- Prévoir un wagon du tramway pour les cyclistes (en-dehors des heures de pointe).