

**Réseau Structurant de Transport en Commun :  
un jalon important pour la mobilité à Québec**

Mémoire présenté au Bureau d'Audiences Publiques sur l'Environnement (BAPE) dans le cadre  
de la consultation publique sur le projet de construction d'un tramway à Québec

Simon Laflamme

30 juillet 2020

Je soumetts le présent mémoire à titre de citoyen intéressé depuis de nombreuses années par les enjeux de mobilité urbaine et de planification des transports en commun. Mes initiatives les plus récentes incluent l'élaboration d'une proposition de transport structurant pour la ville d'Ayacucho au Pérou (200,000 habitants) dans le cadre d'un atelier international de design urbain et ma participation à l'élaboration d'un diagnostic des conditions piétonnières dans le quartier Montcalm à Québec. Je n'ai aucun lien d'affaires ou de parenté avec l'équipe du bureau de projet du Réseau Structurant de Transport en Commun (RSTC) ou ses consultants.

De nombreuses personnes avant moi auront abordé les impacts du projet sur la qualité de vie, l'économie ou le potentiel de requalification de quartiers et adressé les enjeux du télétravail et de COVID-19 mieux que je ne saurais le faire. J'aurais aimé, en outre, avoir le temps d'investiguer et aborder les impacts du tramway sur la coupe d'arbres, une préoccupation partagée par plusieurs citoyen-ne-s qui me semble légitime. Faute de temps et par souci d'être concis, mon mémoire s'attardera toutefois à analyser l'adéquation entre le RSTC et l'amélioration de la mobilité, critère qui à mon avis doit primer dans l'évaluation des mérites du projet.

Je préfère dire « RSTC » plutôt que « tramway » pour parler du projet. Ce n'est pas une hyperbole. La présence d'un tramway sur un axe où la demande est élevée permet le redéploiement d'une flotte d'autobus articulés et l'implantation d'un service à haute fréquence dans des secteurs où ce service n'existait pas précédemment. Cette façon d'évaluer le caractère structurant d'un projet ne se mesure pas en kilomètre de rails mais ses effets sur la qualité de vie de ses habitants sont tout aussi tangibles, voire davantage.

## Contexte

La ville de Québec est la plus grande ville canadienne sans mode de transport lourd. C'est aussi l'une des plus « quadrillées » d'autoroutes. En dehors de l'arrondissement La Cité – Limoilou, la grande majorité de la population vit à moins de deux kilomètres d'une autoroute. Ces deux réalités ne sont pas étrangères l'une à l'autre. Dans une ville où les incitatifs à l'usage de l'automobile sont nombreux, il est foncièrement plus difficile de concevoir un projet de transport en commun qui s'avère suffisamment attrayant pour convaincre un grand nombre de personnes de délaisser leur voiture et les autres de son bien-fondé. Ainsi, avec un budget limité, on ne peut pas inventer un projet de réseau structurant qui rende l'ensemble des déplacements aussi compétitifs en transport en commun qu'en voiture<sup>1</sup>. Pour bénéficier au plus grand nombre, le projet doit concentrer ses ressources là où la demande en déplacements, où les avantages comparatifs du transport en commun (dans le présent) et où le potentiel de transfert modal vers le transport en commun (dans le futur) sont les plus élevés.

Malgré tout, planifier un réseau structurant de portée métropolitaine ou régionale sans tenir compte des banlieues (nouvelles et anciennes) et du réseau autoroutier serait une erreur. Un mode de transport lourd entraîne pour l'opérateur (RTC) des économies d'effectifs qui peuvent

---

<sup>1</sup> L'idéal d'un service de transport public flexible assuré par des petits véhicules qui s'adaptent en temps réel à la demande est une lubie. Il ne s'agit pas d'un modèle qui fait une utilisation efficace des ressources disponibles comme le fait un mode de transport lourd. Même avec d'importantes avancées technologiques (véhicules autonomes), la mise à l'échelle d'un tel service entraînerait des problèmes de congestion que seul un mode de transport lourd peut mitiger.

être redéployés ailleurs sur le réseau, en l'occurrence en renforçant les circuits périphériques en augmentant la fréquence et en les rabattant vers le mode de transport lourd. Ainsi, le tracé privilégié doit préférablement croiser des lieux de confluence où il y a une opportunité de « drainer » un grand nombre d'usagers en provenance de zones qui, mises ensemble, sont plus vastes que l'axe d'insertion du tramway lui-même.

## Les axes névralgiques

L'axe Sainte-Foy – Québec en haute ville accueille le plus grand nombre de déplacements en transport collectif à l'heure actuelle. Seulement trois des 15 parcours les plus utilisés du RTC ne s'y rendent pas, tandis que cinq le traversent dans son intégralité, incluant les trois les plus achalandés de tout le réseau (801, 800 et 807)<sup>2</sup>. Bref, les bus y circulent pleins et, à l'heure de pointe, se congestionnent les uns les autres. C'est en grande partie parce que les deux pôles le long de cet axe génèrent à eux seuls un grand nombre de déplacements, mais d'autres facteurs jouent en faveur de la popularité du transport en commun. Si on sillonne les quartiers qui se succèdent le long de cet axe, on note une densité résidentielle plus élevée que la moyenne et une organisation spatiale mixte où se côtoient les fonctions commerciale et institutionnelle, diminuant le besoin pour ses résidents de posséder une automobile. Finalement, ces quartiers ont un maillage de rues « tissé serré » et une absence d'autoroutes, ce qui permet un accès rapide et sécuritaire des piétons à des artères principales rectilignes où peuvent circuler rapidement les véhicules de transport en commun.

En prolongeant l'axe vers l'est, on rejoint Saint-Roch et Limoilou, deux quartiers présentant des caractéristiques très similaires à celles décrites précédemment. La part modale du transport en commun y est également élevée, de sorte qu'avant l'inauguration des métrobus 807 et 804, Limoilou fut pendant un moment le seul quartier de Québec desservi par tous les parcours métrobus (800, 801, 802 et 803). Soit dit en passant, en étirant notre axe en basse ville, on a largement dépassé la longueur de métro qu'il serait possible de construire pour le même coût que les 22 km de tramway projetés<sup>3</sup>. Une ligne de métro entre Sainte-Foy Centre et la Colline Parlementaire serait certes utile pour celles et ceux qui vivent et travaillent le long de cet axe, mais la grande majorité de ceux qui y travaillent n'y vivent pas, plusieurs qui y vivent n'y travaillent pas et pour le reste, les déplacements de plusieurs personnes ne les rapprochent pas suffisamment de la haute ville pour qu'il soit envisager de les y rabattre sans leur occasionner un long détour et perpétuer des goulots d'étranglement déjà existants dans le réseau.

---

<sup>2</sup> Selon des données de 2017 tirées du rapport d'achalandage du RSTC :

[https://reseaustructurant.info/docs/achalandage-deplacements/RP\\_RSTC\\_Mod%C3%A9lisation\\_VF.pdf](https://reseaustructurant.info/docs/achalandage-deplacements/RP_RSTC_Mod%C3%A9lisation_VF.pdf)

<sup>3</sup> Selon l'analyse comparative des modes de transport lourds sur rail, cette longueur est d'environ 5 km.

<https://reseaustructurant.info/docs/analyse-comparative-modes-transport/445-COM-a.pdf>



Les axes Sainte-Foy – Québec et Limoilou – St-Roch illustrés ci-dessus présentent à la fois 1) une forte densité résidentielle; 2) une mixité d’usages; 3) un réseau viarie orthogonal (en maille) qui favorise les déplacements actifs et une desserte locale efficace et rapide en transports en commun. Ils coïncident avec les plus hautes valeurs de densité d’activité humaine à Québec<sup>4</sup>. Le tramway projeté (tracé approximatif en vert) traverse les deux axes. *Élaboration propre.*

Le passage de la colonne vertébrale du RSTC en basse ville consolide son caractère « structurant ». En effet, la basse ville est géographiquement moins isolée et moins enclavée que la haute ville<sup>5</sup>. Du sud au nord, en suivant la rue de la Couronne et la 1<sup>e</sup> avenue, on croise le boulevard Charest, la 18<sup>e</sup> rue, la 55<sup>e</sup> rue et la « 80<sup>e</sup> rue » (boul. Louix-XI), des artères qui se prolongent d’est en ouest pratiquement jusqu’aux confins de l’agglomération<sup>6</sup>. C’est un atout majeur en vue de déployer les composantes secondaires du RSTC (circuits d’autobus et éventuels trambus ou autres modes lourds) dont le tracé du tramway tire avantageusement profit.

## Lebourgneuf et le nord-ouest de la ville

J’aborderai la connexion interrive plus loin. Si on s’attarde aux autres secteurs de Québec. Lebourgneuf paraît, à première vue, un candidat intéressant pour y faire circuler un mode de transport lourd. Selon l’enquête origine-destination 2017 (EOD 2017), il s’agit du troisième pôle de déplacement en importance dans la région métropolitaine, après Québec et Sainte-Foy et devant Lévis-Centre. Après des décennies d’étalement urbain vers le nord, Lebourgneuf s’impose aussi en quelque sorte comme le nouveau « centre géographique » de la ville. De plus, le réseau routier environnant fournit un éventail d’options intéressantes pour y rabattre les parcours

<sup>4</sup> Selon la figure 7.10 de l’étude d’impact environnemental du projet.

[https://www.reseaustructurant.info/docs/etude-impact-environnement/EIE\\_Chapitre%207%20\(partie%201\).pdf](https://www.reseaustructurant.info/docs/etude-impact-environnement/EIE_Chapitre%207%20(partie%201).pdf)

<sup>5</sup> Par exemple, les seuls axes d’importance qui connectent Sainte-Foy et le nord de la ville sont des autoroutes.

<sup>6</sup> Dans le cas du boul. Charest, en suivant le chemin de la Canardière par l’est

d'autobus en provenance des banlieues nord et ouest, d'une façon plus performante que ce que les points de correspondance du réseau du RTC accomplissent présentement<sup>7</sup>.

Mais en magnifiant davantage, Lebourgneuf s'avère un choix épineux. Malgré la vision originale de faire de Lebourgneuf une « cité verte »<sup>8</sup>, sa principale artère, le boulevard Lebourgneuf, s'est finalement développée à l'échelle de l'automobile, pas du piéton. Ça se reflète dans les grandes superficies de stationnement qui le bordent, la morphologie peu invitante de ses intersections, une faible densité de population et le petit nombre de liens existants avec les développements résidentiels au nord. Un autre obstacle à surmonter pour faire de Lebourgneuf un candidat intéressant pour un mode de transport lourd, c'est la trame urbaine des secteurs à traverser relier de l'axe Limoilou – Sainte-Foy : des autoroutes, des quartiers industriels et quelques quartiers résidentiels enclavés de relativement faible densité. Bref, en caricaturant, des kilomètres de rails seraient « gaspillés » dans des secteurs qui ne génèreraient pas beaucoup de déplacements. Mais qu'à cela ne tienne, avec autant de terrains sous-utilisés, on pourrait toujours plaider pour que ces quartiers et Lebourgneuf se convertissent en futurs Transit-Oriented Developments (TOD), tout en misant à fond sur le potentiel de Lebourgneuf de drainer un grand bassin de population du nord-ouest de la ville<sup>9</sup>. Un dilemme persisterait toutefois : par quel bout rejoindre l'axe Limoilou – Sainte-Foy? Comme l'illustre la figure ci-dessous, aucune solution n'est idéale. Le trajet en voiture de Lebourgneuf à Sainte-Foy, Québec ou Limoilou est si court et passe par des chemins tellement opposés géographiquement que pour créer un lien structurant vers ces pôles<sup>10</sup>, il faudrait en fait créer... trois liens. Ça défie un peu la logique de privilégier un mode de transport lourd, puisque la demande des déplacements entre le nord-ouest et les quartiers centraux se trouverait « diluée » en trois chemins.

---

<sup>7</sup> Via le terminus Les Saules, par exemple.

<sup>8</sup> Voir <https://ici.radio-canada.ca/nouvelle/1158207/monorail-histoire-lebourgneuf-developpement-quartier-ville-quebec-autoroute>

<sup>9</sup> Un peu comme la station Longueuil – Université-de-Sherbrooke de la ligne jaune à Longueuil.

<sup>10</sup> Et ainsi convaincre un nombre significatif de résidents et travailleurs de Lebourgneuf et du nord-ouest de Québec de délaissé leur auto.



Emplacement des trois grands pôles de déplacement de Québec. Malgré une situation géographique avantageuse, l'implantation d'un mode de transport lourd à Lebourgneuf serait difficile à justifier. Les flèches vertes indiquent autant d'artères par lesquelles il serait possible de transporter les usagers du nord-ouest de la ville vers Lebourgneuf. De là se présentent au moins trois obstacles : 1) il n'y a pas d'option de tracé (flèches rouges) qui fournisse une solution satisfaisante à la diversité de besoins de déplacement vers le « centre » (Sainte-Foy, Québec, Limoilou). 2) les alternatives en automobile demeurent très attrayantes car trois autoroutes – en noir – bordent Lebourgneuf; 3) les quartiers qui seraient traversés par le tracé ont une densité résidentielle relativement faible ou sont carrément à dominante industrielle. *Élaboration propre.*

Je crois que l'équipe de projet a compris assez tôt la difficulté d'intégrer Lebourgneuf<sup>11</sup> à la colonne vertébrale du réseau. La raison pour laquelle j'insiste autant sur ce secteur est, qu'en l'excluant de la colonne vertébrale, il s'agit à mon avis du principal élément du tracé qui, par son absence, prête flanc aux critiques qui affirment que les banlieues sont les laissées pour compte du RSTC. Lorsque questionnés à ce sujet, les promoteurs insistent sur le fait que la banlieue nord-ouest bénéficiera de nouvelles voies réservées et d'un nouveau parcours métrobus (en fait, deux selon la plus récente mouture présentée en juin). Dans les faits, l'ajout de métrobus est selon moi la meilleure solution technique, pour les raisons évoquées plus haut. Un raccordement du nord-ouest de la ville au reste du RSTC à l'aide d'infrastructures dédiées et exclusives pourrait être envisageable dans une phase ultérieure, mais nécessiterait des investissements additionnels et une stratégie conséquente pour induire un transfert modal chez les usagers, car autre caractéristique de Lebourgneuf que je n'ai pas mentionnée : la part modale des déplacements

<sup>11</sup> Ou plus généralement le nord-ouest de la ville.

effectués en transports en commun y est très basse<sup>12</sup>, beaucoup plus que pour les pôles de Sainte-Foy et Québec.

## Et les autres banlieues?

La Ville s'est défendue de proposer un réseau structurant qui ne dessert pas bien les banlieues. Dans la mesure où les composantes les plus capacitaires des projets de transport collectif, ici comme ailleurs, sont déployées pour répondre aux besoins dans les quartiers les plus denses, cette défense m'apparaît légitime. D'abord, tel qu'évoqué précédemment, la desserte effectuée par le tramway libèrera du matériel roulant (des autobus) qui sera redéployé vers la périphérie. Ensuite, le choix de Le Gendre comme terminus ouest marque clairement le pari de l'équipe de projet d'étendre le bassin récepteur du tramway vers les villes et quartiers périphérique de l'ouest (Cap-Rouge, Champigny, Saint-Augustin-de-Desmaures et MRC de Portneuf). Un nouveau parcours métrobus ajouté dans la mouture de juin 2020 desservirait Champigny et le mégacentre Duplessis à partir du terminus Le Gendre en les reliant aux Saules, mettant fin à une « connexion manquante » entre l'ouest et le nord-ouest de la ville et raccourcissant considérablement la durée de trajet. Bref, indépendamment du développement immobilier prévu dans le secteur Chaudière, y faire aboutir le tramway colle davantage avec son caractère structurant que le *statu quo* qu'aurait représenté un terminus à Marly (Pointe-de-Sainte-Foy)<sup>13</sup>.

Quant aux résidents de la banlieue nord (Charlesbourg, Lac-Saint-Charles et MRC de la Jacques-Cartier), le tramway constitue une antenne réceptrice et leur permet de poursuivre leur itinéraire jusqu'à Québec ou Sainte-Foy de façon assez semblable à ce que le métrobus 801 effectue présentement.

Pour les résidents de l'est, soit Beauport, Sainte-Thérèse-de-Lisieux, Maizerets et la MRC Côte-de-Beaupré, les bénéfices du projet apparaissent soudainement moins tangibles avec le retrait du trambus. Le bureau de projet a tenté de minimiser l'importance de cet abandon en citant les projections d'achalandage qui ne justifiaient pas un mode aussi lourd. Toutefois, c'est véritablement la plateforme centrale et ses voies exclusives qui était la principale valeur ajoutée du trambus. Le parcours métrobus qui le remplacerait ne circulerait plus sur une plateforme exclusive. Dommage, car le trajet entre St-Roch et l'Université Laval aurait pu être encore plus rapide en trambus qu'en tramway, ce qui aurait permis à un plus grand nombre de passagers de l'est de la ville de se passer d'une correspondance vers le tramway. Dommage aussi que Saint-Sauveur, l'un des quartiers les plus densément peuplés et défavorisés de Québec ne bénéficie pas d'un lien rapide vers l'est et l'ouest de la ville.

Nonobstant l'abandon du trambus, le RSTC apportera des bonifications intéressantes pour l'est de la ville, comme la nouvelle ligne métrobus vers Sainte-Thérèse-de-Lisieux jumelée à des voies réservées sur la rue Clémenceau. À l'instar du mégacentre Duplessis, la desserte des Promenades Beauport a véritablement été anémique au fil des années, même s'il s'agit de pôles de déplacement majeurs (respectivement les 7<sup>e</sup> et 13<sup>e</sup> en importance selon l'EOD 2017). Finalement,

---

<sup>12</sup> <https://ici.radio-canada.ca/nouvelle/1158628/congestion-lebourgneuf-solutions-quebec-pont-etagement-transports-commun>

<sup>13</sup> La desserte actuelle de Cap-Rouge via la côte de Cap-Rouge n'est pas la meilleure option compte tenu de l'emplacement de la plupart des quartiers résidentiels et des temps de parcours.

on peut espérer une amélioration dans l'offre et la fréquence des parcours express en heure de pointe, rendue possible par le fait que des parcours qui précédemment se rendaient jusqu'à Sainte-Foy termineront désormais leur course à Québec et fourniront une correspondance au tramway à la station d'Youville.

En outre, dans l'ensemble des secteurs périphériques de la ville, l'ajout de parc-o-bus bénéficiera un grand nombre de navetteurs.

## Sur le lien interrive et la complémentarité du RSTC avec le 3<sup>e</sup> lien

Je ne sais pas trop par quel bout aborder l'enjeu de la complémentarité du RSTC avec le 3<sup>e</sup> lien. Si le 3<sup>e</sup> lien doit être exécuté sous la forme proposée, alors la redondance entre les deux tunnels entre place d'Youville et le pôle d'échange St-Roch devient effectivement problématique, comme certains l'ont souligné. Cela dit, le 3<sup>e</sup> lien, dans son volet autoroutier, apparaît tellement contraire à la vision à laquelle adhère un nombre croissant de villes à travers le monde pour faire face à la crise climatique et écologique, qu'il m'est difficile à ce stade-ci de le concevoir comme un fait accompli. D'autres asymétries entre ce projet et le RSTC ajoutent à la difficulté de les considérer sur un pied d'égalité. Asymétrie dans la gestion des coûts : les uns plafonnés d'avance, les autres non. Si on souhaite tant assurer la complémentarité entre les deux projets, pourquoi ne module-t-on pas simplement le nombre de composantes de l'un et l'autre en fonction de l'importance relative des bénéfices qu'on en retire?

Asymétrie aussi dans les bassins de population desservis : les automobilistes voyageant de l'est de Lévis à l'est de Québec (Charlesbourg et Beauport) retrancheraient au moins une vingtaine de kilomètres à leur parcours en empruntant le nouveau tunnel autoroutier<sup>14</sup>. Ça peut sembler beaucoup. Ça le serait si plusieurs en bénéficiaient, sauf que seulement 3,227 déplacements par jour, ou 0,25% de tous les déplacements de la région métropolitaine, sont effectués entre les arrondissements Desjardins (Lévis) et la couronne sud, d'une part, et Charlesbourg et Beauport, d'autre part.<sup>15</sup> En comparaison, l'étude d'achalandage du RTSC prévoit un achalandage de 23,400 personnes seulement pour le tramway entre 6h00 et 9h00 du matin. Si les 10 km de tunnel du 3<sup>e</sup> lien étaient plutôt superposés à l'axe du tramway, en extrapolant les données d'achalandage sur

---

<sup>14</sup> Correspondant à 12 minutes à une vitesse moyenne de 100 km/h.

<sup>15</sup> Je n'inclus pas les déplacements ayant comme origine ou destination l'arrondissement La Cité-Limoilou car, compte tenu de la configuration du tunnel autoroutier qui différerait du tunnel pour le transport en commun (comportant des arrêts aux centre-villes de Lévis et de Québec), ces déplacements s'avèreraient fort probablement plus rapides en transport en commun qu'en voiture. Par ailleurs, il est important de mentionner qu'en ce qui a trait au volet transport en commun, le seul tronçon ayant un potentiel véritablement structurant (celui unissant les deux centre-villes) ne requerrait pas 10 km de tunnel comme son volet autoroutier mais environ 2,5 à 3,5 km.

24 heures, on peut estimer qu'environ 70,000 déplacements quotidiens pourraient voir leur durée réduite de 1 à 10 minutes.<sup>16</sup> 70,000 contre 3,227<sup>17</sup>...

En revanche, un lien interrive en transport en commun pourrait et devrait avantageusement tirer profit des ponts existants, tel qu'il était initialement prévu dans les propositions de SRB et de tramway antérieures. Compte tenu des besoins de déplacement existants (EOD 2017), et de la nécessité d'endiguer l'étalement urbain pour des motifs autant environnementaux, de santé publique que de contrôle des dépenses des services municipaux, il n'y a aucune bonne raison de prioriser la création d'un nouveau lien à l'est face à l'alternative de consolider la desserte en transport en communs via les infrastructures (ponts) existants.

## Conclusion

En termes du rapport coûts-bénéfices, le réseau structurant proposé par le bureau de projet n'est peut-être pas le meilleur projet. Le plafonnement *a priori* des dépenses admissibles pour le RSTC lui porte une atteinte sérieuse et trahit à mon avis une posture politique qui répond peut-être à une pression populaire mais ne correspond pas aux meilleures pratiques en planification de transports en commun. La fonctionnalité d'un réseau, soit sa capacité à faciliter l'accès de sa population au plus grand nombre d'opportunités<sup>18</sup> possible dans le temps le plus court possible, repose sur la complémentarité entre ses composantes. Les concessions sur des détails ont tendance à compromettre la fonctionnalité de l'ensemble. Ce glissement vers des concessions est fréquent dans des projets structurants de transport en commun en Amérique du nord, mais n'empêche pas plusieurs spécialistes de mettre en garde les décideurs contre les effets délétères qu'aurait de sous-estimer l'importance d'une composante sur la fonctionnalité de l'ensemble.<sup>19</sup>

---

<sup>16</sup> Calcul basé sur l'OED 2017 qui suggère qu'environ le tiers des déplacements quotidiens en transport en commun s'effectue entre 6h00 et 9h00 du matin, duquel on extrapole à 70,000 sur 24 heures. Bien entendu, il y a lieu de penser que l'ajout de composantes souterraines au tracé du tramway, en augmentant sa rapidité, améliorerait son attractivité et donc l'achalandage par rapport aux chiffres cités dans l'étude d'achalandage. La valeur de 10 minutes est basée sur l'hypothèse d'une vitesse commerciale de 20 km/h pour le tramway (je n'utilise pas la valeur de 22 km/h prévue pour le trajet dans son ensemble car 1) une portion de 2,1 km de ce tracé est déjà en souterrain; 2) un tunnel serait forcément implanté sur un tronçon où la vitesse commerciale est inférieure à la moyenne du trajet) et d'une vitesse commerciale de 30 km/h pour un mode souterrain (l'analyse comparative des modes de transport lourd sur rail évoque une vitesse commerciale de 25 à 50 km/h pour un métro).

<sup>17</sup> Pour être sûr de ne pas sous-estimer ce chiffre, j'ai réeffectué le calcul, cette fois en y ajoutant les déplacements qui avaient comme origine ou destination l'arrondissement Les Rivières ou la couronne nord. J'arrive à 9,901, soit 0,77% des déplacements quotidiens. Il s'agit probablement d'une surestimation, car Les Rivières et l'unité territoriale de la Couronne Nord utilisés dans l'EOD incluent des zones bordées par l'autoroute Henri-IV ou situées à l'ouest de celles-ci pour lesquelles un 3<sup>e</sup> lien ne raccourcirait pas la longueur du trajet de façon appréciable. Similairement, l'arrondissement Desjardins (inclus dans mes deux calculs) comporte une zone à l'ouest du boul. Kennedy pour laquelle le 3<sup>e</sup> lien proposé ne représenterait pas forcément un gain de temps appréciable, même pour rejoindre des destinations situées à l'est de Québec.

<sup>18</sup> Emplois, loisirs, commerces, lieux d'études, etc.

<sup>19</sup> Voir par exemple <https://humantransit.org/2012/11/the-opportunities-and-dangers-of-incomplete-bus-rapid-transit.html> ou <https://pedestrianobservations.com/2020/05/12/resist-the-urge-to-start-small/>

Ceci dit, affirmer que le dernier exercice d'amputation du projet a « dénaturé » le RSTC original en le réduisant à un simple tramway est à mon avis exagéré. Dans le pire des scénarios, sans trambus et avec un tramway qui verrait son tunnel raccourci de 500 m au centre-ville et son extrémité est amputée à la hauteur de la 41<sup>e</sup> rue, on aurait toujours une colonne vertébrale assez robuste pour mériter à l'ensemble du projet l'étiquette de « structurant » et représenter une nette amélioration face au réseau actuel. En fait, le raccourcissement à la 41<sup>e</sup> rue, même s'il n'est aucunement souhaitable, aurait des effets plutôt négligeables sur l'ensemble de lignes métrobus projetés, lesquelles demeureraient probablement pour l'essentiel inchangées. C'est un aspect clé du RSTC qu'il vaut la peine de souligner à grands traits, car l'intérêt de se doter d'un mode de transport « lourd » est qu'il substitue des véhicules plus légers (autobus articulés) qui peuvent ensuite être redéployés ailleurs sur le réseau pour bonifier à la fois la fréquence et la capacité.

Par ailleurs, si le retrait du trambus et des remontées mécaniques ne peut d'aucune façon être présenté comme une amélioration ou une optimisation<sup>20</sup> du projet, il en est autrement de modifications antérieures qui relèvent à mon avis d'une compréhension fine de ce qui fait l'efficacité du service. Le redressement du parcours à Sainte-Foy accompagné de l'élimination du tunnel et du pôle d'échange sous Le Phare, le retrait d'une station sur la route de l'Église, l'élimination du tronçon « orphelin » de trambus entre Saint-Roch et le pôle Fleur-de-Lys<sup>21</sup>, entraînent certes des économies d'argent mais optimisent surtout l'attribution des ressources dédiées au projet dans son ensemble. L'absence d'un lien interrive et d'un lien rapide vers l'est de la ville constituent des lacunes qui, espérons, seront remédiées dans une phase ultérieure.

Par ailleurs, le projet de RSTC se superpose assez bien avec aux principaux flux de déplacements existants et attendus pour les prochaines décennies. Derrière une apparence de voltes-faces qui caractérise la présentation puis l'abandon successifs de projets de transport par la Ville depuis 2010, il y a une orientation certaine, un « nord » bien défini qui transcende les changements de cap. La proposition actuelle s'appuie non seulement sur les leçons apprises tout au long du processus<sup>22</sup>, mais aussi sur 28 ans d'essais et erreurs depuis que le RTC (STCUQ) a inauguré ses deux premiers métrobus (800, 801), enclenchant ainsi un premier effort de « structuration » conscient de son réseau. Le RSTC s'inscrit naturellement dans cette trajectoire et, hormis l'innovation d'emprunter l'emprise de la ligne de haute tension parallèle à Pie-IX, n'a pas grand-chose d'extravagant. Le projet proposé est loin d'être « l'improvisation » dépeinte par ses certains. Il est au contraire bien mûri et représente, simplement et sobrement, un projet de mobilité urbaine structurant.

---

<sup>20</sup> Comme l'a fait le bureau de projet.

<sup>21</sup> Qui aurait été redondant avec le métrobus prévu reliant Neufchâtel à Lebourgneuf au centre-ville.

<sup>22</sup> Par rapport à 2010, l'offre a été recentrée depuis des secteurs à développer (Pointe-aux-Lièvres et Charest) vers des secteurs déjà consolidés.