

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

*Vers le meilleur projet possible*

**Présenté par**  
**MADELEINE CLOUTIER**

**QUÉBEC**  
**30 juillet 2020**

## **INTRODUCTION**

Aujourd'hui, en 2020, à minuit moins une des changements irréversibles pour la planète causés par le réchauffement climatique, il est grand temps que la ville de Québec rattrape son retard en terme de mobilité verte sur son territoire. Sachant que la voiture est un des plus grands émetteurs de gaz à effet de serre, la ville a le devoir d'offrir des alternatives vertes efficaces à ses citoyens afin de réduire l'espace consacré à l'automobile sur son territoire et ainsi, améliorer la qualité de vie de ses citoyens.

Cela fait plusieurs décennies que l'on parle d'un tramway à Québec et cela fait des décennies qu'on aurait dû en avoir un. J'ose espérer que si le projet tarde à se concrétiser, c'est parce qu'on fait des pieds et des mains pour concevoir le meilleur projet possible de réseau structurant de transport. Dans son ensemble, le projet semble être une réussite. Il devrait rendre les transports en commun plus fluides et plus agréables et améliorera certainement la qualité de vie de la majorité des citoyens de la ville.

Cependant, lorsqu'on s'attarde à certains détails, on sent qu'il est dans la bonne voie, mais n'atteint pas le statut de "meilleur projet possible". Je suis en effet préoccupée par quelques aspects du projet qui vont à l'encontre d'une logique de transport vert efficace pour les citoyens de la ville. Je pourrais ici vous parler de l'abandon des remontées mécaniques entre la basse et la haute-ville, du potentiel raccourcissement du tracé à Charlesbourg ou de la place plus grande aux cyclistes et aux piétons qu'on aurait pu inclure dans le projet. Je vais cependant concentrer mes propos sur les deux aspects les plus agaçants du projet: l'augmentation de la capacité routière le long du tracé de tramway et le déploiement d'un tronçon dans le secteur à faible densité Mendel en réduisant la qualité du service dans d'Estimauville et Beauport.

## **AUGMENTATION DE LA CAPACITÉ ROUTIÈRE**

On sait bien que les citoyens de la ville de Québec sont très attachés à la sacro-sainte voiture comme moyen de transport. On ne peut pas les blâmer, les investissements en infrastructure leur ont largement été consacrés dans le dernier siècle et certains secteurs de la ville sont conçus de façon à ce que l'automobile soit la solution la plus efficace et la plus simple pour se rendre du point A au point B.

Lorsque cette simplicité et cette facilité déclinent, les usagers de la voiture sont portés à envisager d'autres options: le transport en commun ou le transport actif. Si l'implantation du tramway rend la voiture moins attrayante comme option, il y a plus de chances que les citoyens l'utilisent et délaissent leur automobile.

Or, lors de la première phase des audiences publiques, il a été mentionné par M. Daniel Genest et M. Pierre Renaud que le bureau de projet s'assure de garder la même capacité automobile sur tout le trajet, à l'exception du secteur Ste-Foy où on augmenterait cette capacité de 33%, en faisant passer de 9 à 12 le nombre de voies totales sur Hochelaga et Laurier. Comment peut-on justifier cet ajout de voies automobiles dans le cadre d'un projet qui se veut écologique? Quel automobiliste aura envie de se tourner vers le réseau structurant de transport si on lui facilite le passage sur les artères automobiles de la ville? Aucun me direz-vous... Et vous aurez raison.

De plus, en prévision de l'augmentation de la capacité routière sur ces deux artères, il faudra nécessairement reconfigurer les échangeurs qui nous y mènent. En me fiant sur des travaux équivalents, j'estime que ce sont là au moins 50 millions qui seront nécessaires à cette reconfiguration. Ce sont encore des investissements qui ne profiteront qu'aux automobilistes, dans le cadre d'un projet de transports collectifs, faisant concurrence à celui-ci. Alors qu'il est pressant de réduire la part modale du transport automobile au profit du transport en commun, les modèles prévus dans l'évaluation d'achalandage ne font état que d'une maigre réduction de 1% de la voiture sur 15 ans et une augmentation à peine plus grande des transports en commun.

### Indicateurs généraux, ensemble du réseau

Répartition par mode de transport

En période de pointe du matin (6 h à 9 h)

Mode de transport	Référence 2017	RSTC An 1	RSTC An 15
Transport en commun	8,5 %	10,9 %	11,1 %
Auto conducteur	67,0 %	65,0 %	65,7 %
Auto passager	13,9 %	13,8 %	13,2 %
Actif	10,6 %	10,3 %	10,0 %
<b>Total</b>	<b>100,0 %</b>	<b>100,0 %</b>	<b>100,0 %</b>

Ce sont des chiffres alarmants pour un projet qui se veut vert.

<sup>1</sup> [Évaluation d'achalandage: Réseau structurant de transport en commun](#) p. 14

Ces élargissements vont également mettre en péril une série d'arbres matures. S'il faut en couper pour faire passer le tramway, c'est une chose compréhensible. S'il faut en couper pour ajouter de l'espace aux automobiles ou pour en garder la fluidité, c'est encore une fois désolant pour un projet écologique.

Pour que le projet retrouve son statut de "meilleur projet possible" il faudrait en premier lieu s'assurer qu'il favorise la part modale du transport en commun en réduisant celle de l'automobile et surtout, qu'on n'abîme pas nos capteurs naturels de CO2 pour mieux faire passer ces dernières.

## **SECTEUR MENDEL**

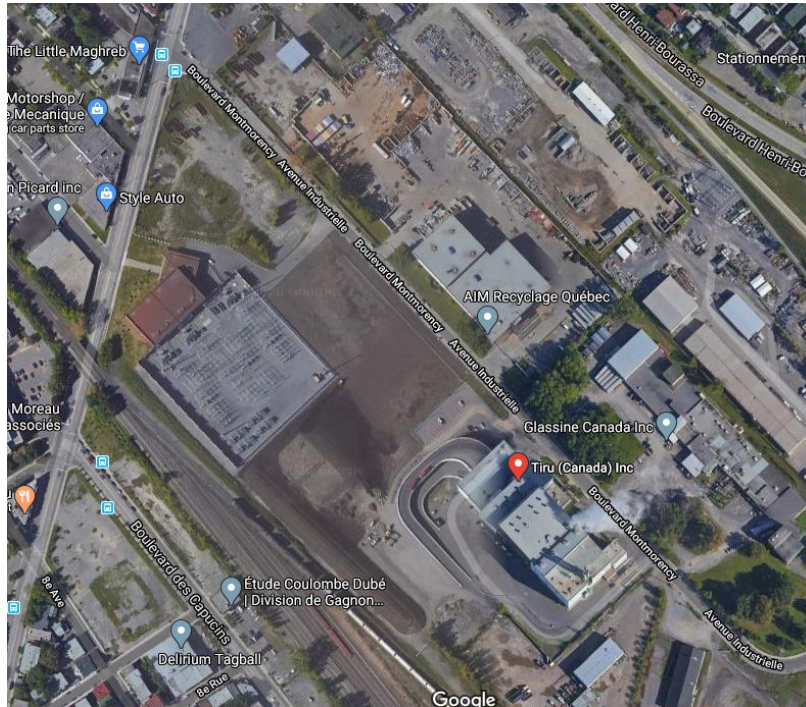
La seconde et la plus grave aberration dans le projet réside dans le tronçon de 4 km du tramway anticipé dans le secteur Mendel. La densité de population et la part modale du transport en commun dans les déplacements de ce secteur rendent questionnable le choix de la ville d'y construire un segment du tramway, alors que d'autres secteurs plus densément peuplés de la ville comme Beauport et d'Estimauville perdront au change dans le nouveau déploiement du réseau structurant. Il est à peu près certain qu'un autre tracé pourrait, avec un budget semblable, mieux desservir la population de la ville en ciblant des usagers déjà actifs du transport en commun plutôt qu'une forêt inhabitée qu'on souhaite raser.

Il serait plus productif d'envisager le secteur Marly plutôt que Le Gendre, afin de redéployer les 3 (si on poursuit jusqu'à Marly) ou 4 (si on arrête à Pie XII) km ainsi économisés dans un secteur plus rentable. Le scénario implique la desserte du secteur Marly et l'économie conséquente de 4,1 km.

### **Économie potentielle de KM dans le secteur MENDEL**

<b>STATION</b>	<b>DISTANCE ENTRE LES STATIONS</b>
Pie XII	0,5 km
Chaudière	1,4 km
Le Gendre	1,8 km
Centre de services	0,4 km
<b>TOTAL</b>	<b>4,1 km</b>

La ville répliquera peut-être qu'on doit réaliser ces 4 km pour pouvoir implanter le centre d'exploitation et d'entretien (CEE) à cet endroit. Or, il existe d'autres sites possibles pour le CEE, comme par exemple les terrains près de l'incinérateur, déjà acquis par la ville, comme il l'était suggéré dans la mouture 2003 du projet.



**Lieu à considérer pour le CEE**

Afin de rendre le tracé plus efficace en terme d'achalandage, il serait pertinent d'envisager la possibilité d'ajouter un tronçon de tramway entre d'Estimauville et St-Roch, en s'inspirant de l'actuel tracé du métrobus 800, le second parcours le plus achalandé du RTC.

### **15 parcours les plus achalandés du RTC<sup>2</sup>**

---

<sup>2</sup> [RSTC Rapport d'achalandage](#) p. 15

Parcours	Achalandage		Intervalle de service (minutes)	
	Pointe AM	24 h	Minimale	Maximale
801	4 657	22 914	6	15
800	3 800	19 876	6	15
807	2 685	13 619	6	15
802	1 604	8 067	8	15
804	1 258	6 382	10	30
803	1 228	6 174	10	15
11	1 443	4 733	10	30
1	577	2 132	10	60
3	492	2 069	10	30
80	557	2 023	30	60
18	554	1 751	10	60
25	515	1 595	15	60
28	518	1 580	10	30
4	502	1 415	15	60
13	397	1 415	30	60

Note : \* Les données sont tirées du système OPUS de l'automne 2017.

Cela n'ajoute que très peu de KM au projet, si on redéploie ceux économisés dans le secteur Mendel précédemment identifiés. Le tracé pourrait ressembler à ceci:

#### Tracé potentiel entre D'Estimauville et St-Roch

STATION	DISTANCE ENTRE LES STATIONS
Nicolet	0,9 km
Enfant-Jésus	0,6 km
CEGEP Limoilou	0,5 km
Des Capucins	0,4 km
Gare du Palais	1,3 km
Pôle d'échange St-Roch	0,9 km
<b>TOTAL</b>	<b>4,6 km</b>

À ma connaissance, ce tracé a été proposé en 2003 par l'administration dirigée par Jean-Paul Lallier. Il apparaît, suite à l'analyse des données d'achalandage du RTC, que ce projet est d'avantage aligné sur la demande de déplacements. L'analyse de cette option devrait être réalisée afin d'identifier la meilleure option de projet.

Cela rendrait également inutile le déploiement massif de parcours express de Beauport vers la haute-ville et Sainte-Foy, qui appauvrirait l'offre de service en transport en commun aux heures régulières de ce secteur en comparaison avec l'offre actuelle<sup>3</sup>.

<sup>3</sup> [Rapport préliminaire du développement des réseaux de transport en commun RTC, STLévis et SRB](#) p. 44-48

La ville a-t-elle seulement envisagé ce tracé?

Si la réponse est oui et que l'enjeu monétaire a empêché de retenir cette option, il serait peut-être sage d'aller voir les économies pouvant être réalisées en raccourcissant le très coûteux tunnel de la côte d'Abraham. En effet, en faisant passer cette section de 2 à 1 km, on pourrait faire des économies d'environ 300 millions. Si c'était techniquement faisable en 2003<sup>4</sup>, il n'y a pas de raison pour que cela aie changé depuis. Et si on craint pour la circulation automobile dans ce secteur, je vous invite à relire la section *Augmentation de la circulation automobile* du présent mémoire.

## CONCLUSION

Dans son ensemble, le Projet Structurant de Transport en Commun est incontestablement nécessaire pour la ville de Québec. Il nous permettra d'entrer dans la transition écologique essentielle au ralentissement du réchauffement planétaire et deviendra un modèle pour d'autres villes à emboîter le pas vers les déplacements plus verts.

Cela est cependant conditionnel aux deux ajustements dont j'ai fait mention: profiter du projet pour réduire la part modale de la voiture dans les déplacements en évitant de garder le même nombre de voies automobiles et remplacer le tronçon Mendel du tramway par un embranchement vers d'Estimauville, permettant ainsi aux usagers présents du RTC de bénéficier d'une meilleure offre de service plutôt que de la sacrifier au profit d'un tracé dans un secteur boisé et peu densément peuplé de la ville. Le "meilleur projet possible" est donc atteignable et souhaitable pour améliorer la qualité de vie de notre belle ville.

En plus d'être bon écologiquement, le projet dynamisera certainement la ville, comme on a pu l'observer dans plusieurs villes où on a implanté un réseau semblable. On observe dans ma génération beaucoup de jeunes parents qui souhaitent vivre sans voiture, ce projet sera donc un vecteur de rétention des familles en ville en la rendant

---

<sup>4</sup> [Tramway de Québec: une nouvelle vision de la mobilité urbaine](#) p.26

plus sécuritaire et permettant de meilleures options de transport. Cela nous permet enfin de rêver à travailler ensemble *Pour une ville à échelle humaine* (ouvrage de Jan Gehl, publié en 2012 aux éditions Écosociété, avec une préface de Jean-Paul Lallier, dont je vous recommande la lecture.)