

**MÉMOIRE DE TRUDEL ALLIANCE
SUR LE PROJET DE CONSTRUCTION
D'UN TRAMWAY SUR LE TERRITOIRE
DE LA VILLE DE QUÉBEC DANS LE CADRE
DU PROJET DE RÉSEAU STRUCTURANT
DE TRANSPORT EN COMMUN**

**DÉPOSÉ AU BUREAU
D'AUDIENCE PUBLIQUE
EN ENVIRONNEMENT (BAPE)**

28 JUILLET 2020

CHAPITRE	PAGE
1. TRUDEL ALLIANCE	3
2. NOTRE VISION	7
3. L'IMPORTANCE DU RÉSEAU STRUCTURANT DE TRANSPORT EN COMMUN POUR LA RÉGION ET LA COMMUNAUTÉ	12
4. LA REQUALIFICATION DE L'AUTOROUTE LAURENTIENNE EN BOULEVARD URBAIN ET SA DESSERTE DOIVENT FAIRE PARTIE DE LA RÉFLEXION	16
5. LE 3 ^E LIEN QUÉBEC-LÉVIS, UNE COMPOSANTE QU'ON NE PEUT OUBLIER DE RELIER AU RÉSEAU STRUCTURANT	22
6. BUDGET DE RÉALISATION ET CONSÉQUENCE	26
7. LES EFFETS INDUITS SUR LE CONTRÔLE DE L'ÉTALEMENT URBAIN	30
8. CONCLUSION ET RECOMMANDATIONS	33

1

TRUDEL
ALLIANCE

NOTRE DÉMARCHE
RÉINVENTONS FLEUR DE LYS
QUI ACCOMPAGNE
LE REDÉVELOPPEMENT DU SITE
DE FLEUR DE LYS DEPUIS SON
ACQUISITION À L'ÉTÉ 2018 EST UNE
DÉMONSTRATION DE NOTRE
ENGAGEMENT. NOUS Y PLANIFIONS
UN IMPORTANT PROJET
DE REDÉVELOPPEMENT MIXTE
DE L'ORDRE DE PLUSIEURS
CENTAINES DE MILLIONS DE DOLLARS.

Trudel Alliance est aujourd'hui un important fonds immobilier commercial de Québec dont les origines remontent à une vingtaine d'années. Notre portefeuille de propriétés et de projets est en pleine croissance et comprend des propriétés commerciales bien connues du public dont plusieurs ont été acquises récemment

À titre d'entreprise de Québec investissant prioritairement dans la région, **nous avons à cœur le succès et la croissance de la Capitale-Nationale. Nous nous démarquons par notre détermination à planifier nos projets en interaction avec les collectivités avoisinantes, et ce, dès le début de notre processus de développement. Notre volonté est de proposer des projets de qualité, respectueux des besoins exprimés par la communauté et qui offrent des solutions améliorant leur milieu de vie.** Notre engagement consiste à un réel effort pour considérer les aspirations des milieux complémentaires à nos projets. Nous ne cherchons pas à convaincre, mais plutôt à **construire des projets mieux intégrés et pour lesquels l'acceptabilité sociale est au cœur de nos préoccupations.**

Notre démarche *Réinventons Fleur de Lys* qui accompagne le redéveloppement du site de Fleur de Lys depuis son acquisition à l'été 2018 est une démonstration de notre engagement¹. Nous y planifions un important projet de redéveloppement mixte de l'ordre de plusieurs centaines de millions de dollars comprenant galerie marchande, rues commerciales, espaces résidentiels diversifiés, espaces à bureaux, présence institutionnelle, divertissement, hôtellerie et lieux publics. Pour nous aider à déterminer les nouvelles fonctions, l'aménagement et la signature visuelle du projet, un nombre impressionnant d'individus et d'acteurs ont été consultés :

- Au-delà de 70 organismes du milieu
- Plus de 70 commerçants
- Plus de 2 500 résidants et clients

À cela s'ajoutent de nombreuses rencontres auprès d'acteurs économiques du secteur [ex. : Expocité, Centre Vidéotron, etc.] ou de la région, en plus d'acteurs politiques [Ville de Québec, députés, etc.].

... construire des projets mieux intégrés et pour lesquels l'acceptabilité sociale est au cœur de nos préoccupations.

Les résultats positifs obtenus jusqu'à présent confirment sans l'ombre d'un doute la pertinence de nos efforts. Nous sommes persuadés que le projet du nouveau Quartier Fleur de Lys qui sera présenté sous peu correspondra aux préoccupations du milieu en ce qui concerne notamment les enjeux de mobilité et de désenclavement des quartiers. Notre démarche d'interaction, dont la première étape s'est terminée avec succès, se poursuit en continu selon l'évolution du projet.

1. <https://www.quebechebdo.com/local/lactuel/144195/consultation-pour-revitaliser-le-centre-commercial/>

Les questions de mobilité, de transport en commun et actif ainsi que le transport routier, sont des enjeux fréquemment abordés dans nos échanges avec les collectivités à proximité de nos propriétés. Les choix qui seront faits aujourd’hui auront des répercussions à très long terme sur l’environnement économique et social de la région. Non seulement ils influenceront les habitudes de déplacement des individus, mais c’est également tout l’aménagement du territoire et le développement économique en marge du réseau structurant de transport en commun qui sera impacté.

Le projet de réseau structurant de transport en commun ne se limite donc pas à des choix de modes de transport, mais porte également sur l’avenir du développement de la région et des milieux de vie proposés sur le territoire.

Notre mémoire et les recommandations qu’il contient s’inspirent donc de la qualité de nos échanges avec le milieu particulièrement représentatif dans les différents pôles de Québec pour lesquels nous avons des propriétés ou des projets en cours de développement.

2

NOTRE
VISION

LA VISION QUE NOUS PARTAGEONS
EST ANIMÉE PAR LA RICHESSE DE NOS
ÉCHANGES ET DE NOS INTERACTIONS
RÉALISÉES EN CONTINU AVEC LES
TRÈS NOMBREUX INTERVENANTS
ET ORGANISMES REPRÉSENTATIFS
DE LA COMMUNAUTÉ, ET CE, DEPUIS
LES DEUX DERNIÈRES ANNÉES.

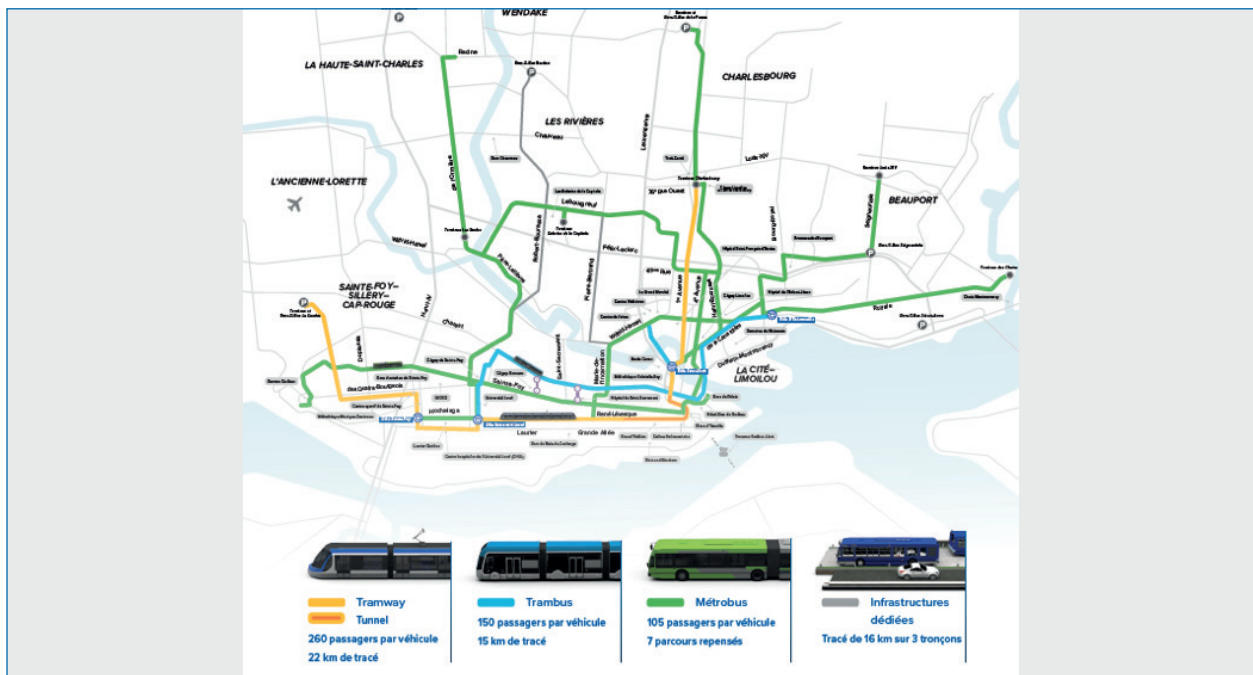
L'étude d'impact du projet de tramway résume le projet de réseau structurant de transport en commun de la manière suivante² :

- La construction d'un tramway de 22 kilomètres reliant le centre-ville de Québec aux pôles Chaudière à l'ouest (Le Gendre) et Charlesbourg à l'est (Trait-Carré). Le tramway dessert directement les grands générateurs de déplacement de Sainte-Foy, Belvédère et Centre-Ville;
- L'implantation de trambus avec infrastructures dédiées d'une longueur de 15 km pour relier directement le pôle Sainte-Foy avec les grands générateurs de déplacement du pôle urbain Hamel-Laurentien, du boulevard Charest et du secteur D'Estimauville;
- Des parcours repensés de métrobus et autres infrastructures dédiées afin de relier les autres pôles urbains plus éloignés du centre-ville de Québec comme les secteurs Beauport, nord de Charlesbourg et Haute-Saint-Charles.

Dans leur intégralité, ces composantes forment le réseau structurant de transport en commun. Le projet de tramway est ainsi qualifié par la Ville de Québec de *colonne vertébrale* d'un projet plus vaste de mise en place d'un réseau structurant de transport en commun sur l'ensemble du territoire.

9

Figure 1 : Réseau structurant de transport en commun – Résumé de l'étude d'impact



Source : Ville de Québec, 2020 – Résumé de l'étude d'impact sur l'environnement [Document PR.6, p.12]

Bien que le projet structurant de transport en commun comporte différentes composantes, l'étude d'impact déposée se limite à la construction du tramway.

Il nous apparaît réducteur de concentrer l'analyse du projet autour du tramway, alors qu'il s'inscrit dans une vision d'ensemble avouée de transport en commun structurant qui interpellent d'autres modes de transport, et dont les effets cumulatifs sur les plans économique, social et environnemental moduleront les milieux de vie de la grande région de Québec pour les 50 à 100 prochaines années. D'ailleurs, la démarche d'évaluation environnementale impose désormais de tenir compte du projet assujéti à la procédure, mais également de son contexte de réalisation, des projets sous-jacents et de ceux complémentaires qui y sont associés selon une véritable approche de développement durable.

C'est dans cet esprit que Trudel Alliance oriente principalement son mémoire, soit autour de la promotion d'une vision d'ensemble du réseau structurant de transport en commun pour la région métropolitaine de Québec, en mettant de l'avant certaines caractéristiques phares. La vision que nous partageons est animée par la richesse de nos échanges et de nos interactions réalisées en continu avec les très nombreux intervenants et organismes représentatifs de la communauté, et ce, depuis les deux dernières années.

Puisque de nombreux projets de développement immobilier sont situés sur le tracé du tramway, nous comprenons que les enjeux et les impacts de ce dernier sont complexes et peuvent varier sensiblement selon les situations et les particularités de chacun. Même s'il existe différentes opinions sur ce moyen de transport pour Québec, nous sommes convaincus que la commission du BAPE, dans son étude du projet, formulera les recommandations qu'elle juge à propos sur le tramway.

Notre intervention veut plutôt alimenter les réflexions de la commission du BAPE autour des autres volets complémentaires et hautement structurants qui composeront son rapport et qui sont interpellés par le projet de tramway, et ce, conformément aux exigences méthodologiques de l'évaluation environnementale provinciale.

De cette manière, le fruit de cet important exercice de consultation auquel un fort nombre d'individus, de groupes et d'organismes auront participé pourra guider non seulement le projet de tramway et ses conditions de réalisation, mais également tous les choix à venir en matière de mobilité durable pour la région.

10

Quant à la vision de Trudel Alliance du réseau structurant de transport en commun pour la grande région de Québec, **elle comprend les composantes suivantes :**

- Le caractère essentiel de doter la région d'un réseau moderne. Ce réseau doit miser sur la diversité des modes de transport en commun offerts et sur l'amélioration de l'expérience client pour accroître l'attractivité et le dynamisme de notre région.
- La requalification de la partie sud de l'autoroute Laurentienne en boulevard urbain et l'intégration éventuelle du tramway sur cet axe de manière à répondre aux enjeux particuliers du pôle Hamel-Laurentien, qui connaîtra des transformations majeures à très court terme.
- L'interconnexion des cœurs urbains de Québec et de Lévis au moyen d'un 3^e lien [tunnel] à l'intérieur duquel le transport collectif occupe une place structurante et arrimée aux réseaux de Québec et de Lévis.

Nos préoccupations particulières sur le projet portent sur :

- Le budget de réalisation et les conséquences de l'abandon du trambus;
- Les effets induits sur l'étalement urbain.

Par le fait même, l'ensemble des acteurs qui participent activement au développement et à la croissance de la région, et dont nous faisons partie, pourront mieux planifier des projets adaptés aux aspirations du milieu qui contribuent à accroître la mobilité durable en plus de renforcer la qualité des milieux de vie, des commerces, des emplois et des infrastructures de divertissements et plus encore.

... la démarche d'évaluation environnementale impose désormais de tenir compte du projet assujetti à la procédure, mais également de son contexte de réalisation, des projets sous-jacents et de ceux complémentaires qui y sont associés selon une véritable approche de développement durable.

3

L'IMPORTANCE DU RÉSEAU STRUCTURANT DE TRANSPORT EN COMMUN POUR LA RÉGION ET LA COMMUNAUTÉ

LES TEMPS DE DÉPLACEMENT PAR
AUTOMOBILE SONT DE PLUS EN PLUS
LONGS À L'INTÉRIEUR DES GRANDS
PÔLES DE LA VILLE OU ENCORE POUR
CIRCULER ENTRE LES DEUX RIVES.
CETTE RÉALITÉ A DES CONSÉQUENCES
ÉCONOMIQUES NÉGATIVES POUR LES
ENTREPRISES ET ORGANISMES
ET POUR LA VIE DES FAMILLES
ET DES INDIVIDUS

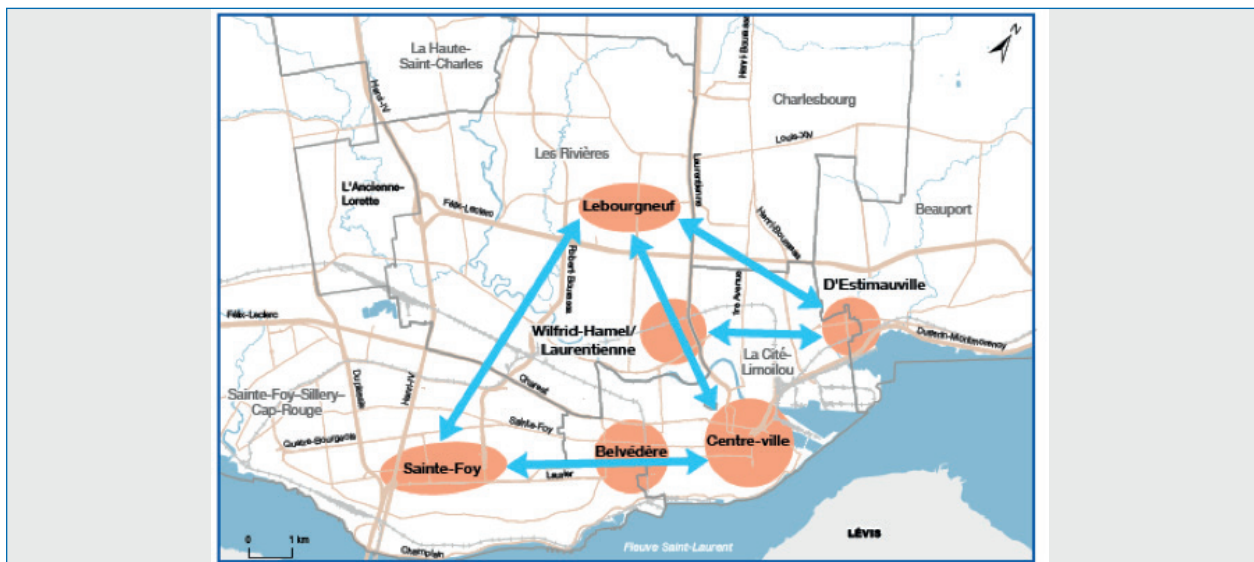
Comme entrepreneurs et investisseurs de Québec fortement impliqués dans notre communauté, nous croyons fermement à la nécessité que la région de Québec-Lévis se dote d'un véritable réseau structurant de transport en commun moderne, interlié et attractif, qui contribue à son développement social, culturel et économique tout en limitant les impacts sur l'environnement.

Notre région métropolitaine est l'une des rares agglomérations urbaines de cette taille à ne pas déjà bénéficier d'un réseau structurant de transport en commun, ce qui représente un frein de plus en plus important à son développement, sa compétitivité et son attractivité.

Nous le vivons tous les jours. Les temps de déplacement par automobile sont de plus en plus longs à l'intérieur des grands pôles de la ville ou encore pour circuler entre les deux rives. Cette réalité a des conséquences économiques négatives pour les entreprises et organismes [augmentation des coûts directs et indirects, pertes de productivité, etc.] et pour la vie des familles et des individus confrontés au prolongement de leur temps de déplacement quotidien. Elle influence de plus en plus les choix de fréquentation des individus pour leurs achats, leurs loisirs, leurs activités ou leurs services. La mobilité des individus dépasse donc largement les enjeux de déplacement pour des raisons de travail. Par conséquent, ces réalités font aussi en sorte d'influencer les choix d'investissements dans une ville par rapport à une autre.

14

Figure 2 : Grands pôles générateurs de déplacement et de développement sur le territoire de Québec



Source : Ville de Québec, 2020 – Résumé de l'étude d'impact sur l'environnement [Document PR6, p.12]

Les problématiques grandissantes de transport sont connues pour nuire considérablement au potentiel d'accroissement de la population, une situation particulièrement inquiétante pour une région comme la nôtre qui dispose pourtant des espaces requis pour accueillir et loger de nouvelles personnes ainsi que de nouvelles familles. L'étude d'impact du tramway mentionne d'ailleurs que *le réseau actuel de transport en commun a atteint ses limites dans un contexte où l'agglomération de Québec continue de connaître une croissance démographique, bien que cette croissance s'avérera plus modeste que celle des dernières années selon les plus récentes projections de l'Institut de la statistique du Québec [PR3.1, p.3-1].*

... l'existence et l'efficacité du transport en commun
comptent parmi les principaux facteurs attractifs
sur lesquels repose le choix d'un immigrant au moment
de sélectionner son lieu d'accueil.

L'absence d'un réseau structurant de transport en commun favorise par ailleurs l'étalement de la population sur le territoire, puisque les enjeux de circulation freinent la capacité de densification additionnelle et de redéveloppement des espaces disponibles dans les principaux pôles urbains. Il entraîne également une pression environnementale et sociale accrue sur les milieux de vie.

Avant la pandémie de la COVID-19, la principale menace identifiée pour l'économie et le développement de la région métropolitaine de Québec était la pénurie de main-d'œuvre alors que le taux de chômage atteignait des seuils historiques en deçà de 4%³. **L'immigration a été identifiée parmi les stratégies pour combler cette pénurie.** Or, l'existence et l'efficacité du transport en commun comptent parmi les principaux facteurs attractifs sur lesquels repose le choix d'un immigrant au moment de sélectionner son lieu d'accueil⁴.

15

Peu importe les conséquences de la pandémie
de la COVID-19, notre région se trouvera toujours
désavantagée face à d'autres pôles urbains de taille
comparable sans un tel réseau!

Pour des impératifs économiques, environnementaux et sociaux, la mise en place du réseau structurant de transport en commun est en fait un outil essentiel et central qui permettra de favoriser la pleine expression du potentiel économique, social, culturel et environnemental de la région. La région doit compter sur les avantages d'un tel réseau structurant couvrant l'ensemble de son territoire qui combine une offre et des modes de transport collectifs modernes, diversifiés et adaptés aux réalités des milieux de vie. Un réseau moderne et complet doit finalement relier les portes d'entrée de la ville, comme la Gare du Palais, l'Aéroport de Québec et le Port de Québec, qui reçoivent de nombreux visiteurs sans accès à la voiture.

Peu importe les conséquences de la pandémie de la COVID-19, notre région et ses infrastructures se trouveront toujours désavantagées face à d'autres pôles urbains de taille comparable sans un tel réseau!

3. <https://www.lesoleil.com/affaires/preoccupante-penurie-de-main-duvre-a-quebec-9b44c58d1b7050dd59a091e0412e8945>

4. <https://www150.statcan.gc.ca/n1/fr/pub/11f0019m/11f0019m2004224-fra.pdf?st=-j55vmV5>

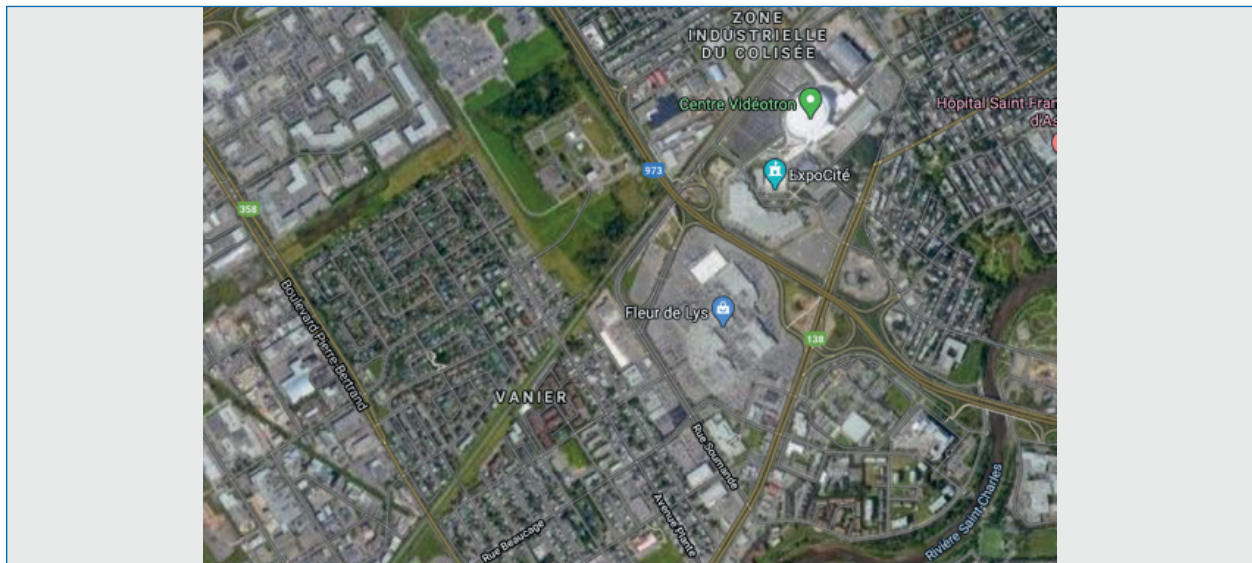
4

LA REQUALIFICATION
DE L'AUTOROUTE
LAURENTIENNE
EN BOULEVARD URBAIN
ET SA DESSERTE
DOIVENT FAIRE PARTIE
DE LA RÉFLEXION

LE PÔLE URBAIN HAMEL-LAURENTIEN
REGROUPE QUATRE QUARTIERS CENTRAUX
DE QUÉBEC MAJORITAIREMENT ISOLÉS
LES UNS DES AUTRES PAR DES
COUPURES DANS LA TRAME URBAINE
DUES NOTAMMENT À L'HÉRITAGE
DE L'AUTOROUTE LAURENTIENNE (1973)
SITUÉE EN PLEIN CŒUR DE L'AXE
NORD-SUD DE CE PÔLE.

Pour illustrer notre vision selon laquelle la réflexion entourant le réseau structurant de transport en commun dépasse celui des choix de mode de transport et de tracé, nous utiliserons le cas du pôle Hamel-Laurentien. Nous le connaissons très bien puisque nous sommes en interaction avec la communauté grâce à notre démarche *Réinventons Fleur de Lys* depuis maintenant deux ans, à la suite à l'acquisition du centre commercial Fleur de Lys situé au cœur de ce pôle.

Figure 3 : Pôle Hamel-Laurentien



Source : Image extraite de Google Maps

Le pôle urbain Hamel-Laurentien est marqué par un développement historique fortement influencé par l'implantation successive d'infrastructures de transports routiers, ferroviaires et hydroélectriques ayant conduit à l'isolement graduel de ses différents secteurs. Les temps de parcours pour rejoindre ces secteurs y sont prolongés et la trame urbaine où dominent surfaces routières et stationnements est particulièrement peu conviviale pour la population locale.

Aujourd'hui, le pôle urbain Hamel-Laurentien possède un héritage industriel significatif avec le parc industriel Cardinal, l'un des plus importants de Québec. Il comprend un important îlot de commerces régionaux auquel s'ajoute un fort tissu commercial sur ses axes locaux de circulation, dont le boulevard Wilfrid-Hamel. Il regroupe quatre quartiers centraux de Québec (Vanier, Vieux-Limoilou, Lairet, Saint-Roch) majoritairement isolés les uns des autres par des coupures dans la trame urbaine dues notamment à l'héritage de l'autoroute Laurentienne [1973] située en plein cœur de l'axe nord-sud de ce pôle. Le quartier Saint-Sauveur fait également partie de sa zone d'influence. On y retrouve par ailleurs des institutions phares de Québec, notamment l'Institut de réadaptation en déficience physique de Québec [IRDPQ]. Difficilement accessible, le pôle Hamel-Laurentien comprend finalement

un îlot événementiel important pour la ville de Québec avec Exposité, le Centre Videotron, le Grand marché de Québec et la place publique animée par la Ville. Le Salon de jeux de Québec administré par Loto-Québec se retrouve également à l'intérieur de ce pôle. À lui seul, le site d'Exposité accueille plus de 400 activités et plus de 2 millions de visiteurs chaque année⁵.

De fait, le potentiel du secteur fait également en sorte qu'il est l'objet de plusieurs projets de redéveloppement et de requalification. Selon une évaluation préliminaire réalisée par l'atelier de Design urbain de l'école d'architecture de l'Université Laval, uniquement pour le volet résidentiel, plus de 6 000 nouvelles unités de logement devraient être construites dans les prochaines années⁶. Ceci sans compter l'augmentation des activités de nature événementielles et l'implantation de nouveaux projets axés sur le divertissement qui viendront bonifier l'offre du secteur, le développement d'un pôle du savoir, ou encore l'hébergement à court ou long terme. Les pressions associées aux déplacements s'en trouveront donc grandement accentuées!

Les propos repris ci-dessous de l'historien Réjean Lemoine originaire du secteur⁷ résument bien un constat central de notre dialogue avec le milieu pour Vanier et les autres quartiers du pôle : « *L'avenir du quartier est cependant profondément lié aux enjeux de mobilité durable. C'est grâce à l'automobile et aux développements autoroutiers que Vanier est passé au début des années 60 de quartier périphérique éloigné à lieu stratégique central de Québec. Aujourd'hui, l'avenir du secteur est à celui de l'automobile et du transport collectif. Présentement, Vanier est enclavé au nord, au sud, à l'est et à l'ouest par des axes routiers majeurs. Quels rôles seront-ils appelés à jouer dans les prochaines décennies ?* »

Ainsi, à l'intérieur même du pôle urbain Hamel-Laurentien, une vision fait donc consensus auprès de nombreux acteurs économiques, communautaires et environnementaux : la transformation de la partie sud de l'autoroute Laurentienne en boulevard urbain afin de reconnecter les quartiers résidentiels entre eux, mais également de mieux desservir en transport collectif et actif les pôles d'emplois, événementiels et commerciaux présents est impérative. Il s'agit aussi d'un projet levier pour l'amélioration de la trame urbaine et de la qualité des milieux de vie du secteur. Il s'inscrit également dans la poursuite de la philosophie qui a animé les importants investissements réalisés pour l'aménagement et la mise en valeur de la rivière Saint-Charles.

En outre, ces aspirations s'inscrivent dans la foulée des changements démographiques qui marquent le milieu et des répercussions des changements climatiques, principalement en ce qui concerne les îlots de chaleur et leur impact sur la qualité de vie. **Pour le milieu, le renouvellement de la trame urbaine, des quartiers connectés et un meilleur accès au transport actif et au transport en commun font partie des conditions nécessaires à l'amélioration du milieu de vie, surtout dans le contexte de redéveloppement actuel.** Dans le cadre de notre projet de redéveloppement du site de Fleur de Lys, ces préoccupations sont d'ailleurs déjà intégrées.

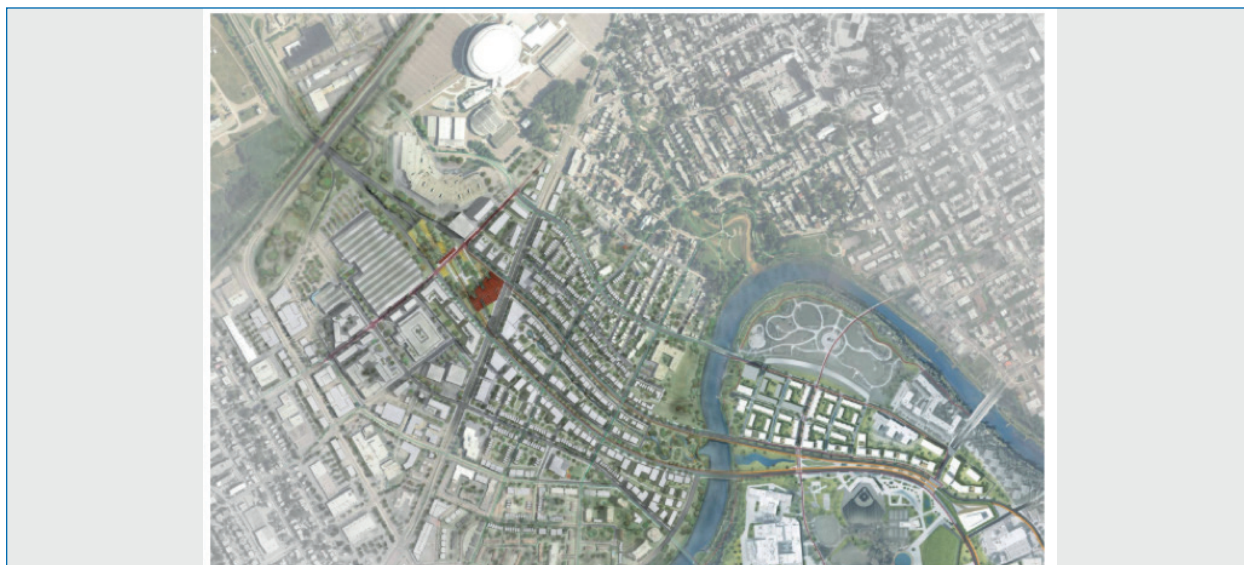
La transformation de la partie sud de l'autoroute en boulevard urbain permettra également d'en faire la pierre d'assise du réseau structurant de transport en commun pouvant desservir le secteur. Nous croyons justifié, lorsqu'on considère le rôle actuel du pôle Hamel-Laurentien et ses projections futures, que celui-ci soit éventuellement desservi par le tramway. La combinaison tramway et boulevard urbain rendra cet important milieu de vie, commercial et événementiel, plus accessible et renouvellera sa fonction de porte d'entrée nord du centre-ville de Québec.

5. <https://expocite.com/fr/>

6. <https://transportsviables.org/boulevardlaurentien/>

7. Réjean Lemoine, 2018. *Québec-Ouest / Vanier de l'indigence à l'indépendance*. Les Éditions GID, p.207-208

Figure 4 : Exemple de transformation de l'autoroute Laurentienne en boulevard urbain faite par l'Atelier de développement urbain en 2017



Source : Accès transport viable

Il s'agirait finalement d'une liaison facilitée et attractive, faisant qu'une famille résidant dans le secteur du pôle Chaudière pourrait vraisemblablement privilégier l'axe du tramway pour rejoindre, par exemple, le Centre Vidéotron ou le Grand Marché de Québec.

Le pôle Hamel-Laurentien s'impose déjà naturellement comme un carrefour localisé en plein cœur géographique de Québec et une importante porte d'entrée du centre-ville de Québec pour la vaste majorité de la population au nord, à l'est et à l'ouest via les autoroutes de la Capitale et Laurentienne. **En transformant la partie sud de l'autoroute Laurentienne en boulevard urbain et en faisant de ce boulevard l'axe privilégié pour le réseau structurant de transport en commun pour ce secteur, ce carrefour naturel deviendra encore plus névralgique, moderne et agréable pour la population locale, mais aussi pour l'ensemble des individus et des visiteurs qui s'y déplacent.**

20

D'ailleurs, la transformation de l'autoroute Bonaventure à Montréal, porte d'entrée du centre-ville montréalais, en boulevard urbain terminée en 2017 démontre qu'il est possible de réussir de tels projets hautement structurants pour le milieu et pour le transport en commun, sans pour autant nuire à l'accessibilité au centre-ville et à la circulation⁸. Ce projet a depuis remporté plusieurs prix et distinctions remis par des organismes variés : Green Business Certification Inc. [GBCI], Institut canadien des urbanistes [ICU], Association québécoise des transports [AQTr], Association des transports du Canada [ATC], Project Management Institute [PMI] Montréal, Institut de développement urbain du Québec [IDU] et International Downtown Association [IDA].

8. <https://projetbonaventure.ca/>

En plus du soutien de la communauté, la transformation de la partie sud de l'autoroute Laurentienne en boulevard urbain semble bénéficier de l'appui de la Ville de Québec⁹. Cette transformation avait d'ailleurs déjà été évoquée dans le programme particulier d'urbanisme pour l'entrée de Ville Saint-Roch par la Ville de Québec en 2013¹⁰ : « Dans une vision de développement à long terme, la transformation de la portion de l'autoroute au sud de la rivière Saint-Charles en boulevard urbain est inévitable, particulièrement dans un secteur aussi stratégique et dont le potentiel offert par la réhabilitation de terrains est majeur. La construction prochaine d'un amphithéâtre à l'entrée du centre-ville et le passage d'un éventuel tramway accéléreront la réflexion sur ce projet. »

Il suffit donc pour le ministère des Transports d'épouser cette vision, d'enclencher ce projet souhaité par le milieu et d'y prévoir sa desserte par le réseau structurant de transport en commun sur le futur boulevard urbain.

Dans une vision de développement à long terme,
la transformation de la portion de l'autoroute au sud
de la rivière Saint-Charles en boulevard urbain est inévitable,
particulièrement dans un secteur aussi stratégique et dont
le potentiel offert par la réhabilitation de terrains est majeur.

9. <https://www.lesoleil.com/actualite/la-capitale/labeaume-devra-vendre-son-boulevard-urbain-video-aa2104a78152b07a2d85aa6857dc09c4>

10. <https://transportsviables.org/boulevardlaurentien/enjeux-economie/>

5

LE 3^E LIEN
QUÉBEC-LÉVIS,
UNE COMPOSANTE
QU'ON NE PEUT
OUBLIER DE
RELIER AU RÉSEAU
STRUCTURANT

LE RÉCENT RETRAIT DU TRAMBUS
DU RÉSEAU STRUCTURANT DE
TRANSPORT EN COMMUN DE QUÉBEC
POURRAIT POSSIBLEMENT ÊTRE
RÉSOLU PAR LE PROLONGEMENT
DU 3^E LIEN AVEC TRANSPORT
EN COMMUN VERS EXPOCITÉ
ET LE SECTEUR HAMEL-LAURENTIEN.

Le gouvernement du Québec travaille présentement sur un projet de 3^e lien entre Québec et Lévis. La forme actuelle du projet serait un tunnel reliant le cœur de Lévis à celui de Québec et à l'intérieur duquel le transport collectif occuperait une place structurante outre les nouvelles voies routières.

Sur le territoire de la Ville de Québec, le ministère des Transports est présentement à évaluer le lieu de sortie du tunnel. Si le scénario préconisé semble être l'autoroute Laurentienne, la localisation précise de sortie du tunnel demeure à préciser, mais pourrait être entre l'ancienne centrale de police du parc Victoria et le stade Canac¹¹, ou encore, allant peut-être jusqu'à la rue Soumande, voire même plus au nord.

La possibilité d'interconnexion des centres-villes de Lévis et de Québec avec un futur 3^e lien en partie dédié au transport en commun se voudra une percée majeure pour la mise en place d'un réseau structurant de transport en commun complet pour la grande région métropolitaine de Québec et un incitatif additionnel à son utilisation. Il générera une nouvelle dynamique économique, environnementale et sociale de part et d'autre de la communauté métropolitaine de Québec et aura comme effet durable de créer un marché supra-urbain régional à l'intérieur duquel les déplacements et l'accès aux pôles résidentiels, d'emplois et de services seront grandement facilités.

24

Le récent retrait du trambus du réseau structurant de transport en commun de Québec pourrait possiblement être comblé par le prolongement du 3^e lien avec transport en commun vers Expocité et le secteur Hamel-Laurentien. Il permettrait de donner suite aux aspirations, aux visions et aux besoins du milieu afin de redéfinir complètement l'entrée nord de Québec tout en encourageant le redéveloppant des millions de pieds carrés situés au cœur des quartiers centraux et de services de proximité déjà établis. Ce qui permettrait d'améliorer la trame urbaine, sa densification et la qualité des milieux de vie.

La possibilité d'interconnexion des centres-villes de Lévis et de Québec avec un futur 3^e lien en partie dédié au transport en commun se voudra une percée majeure pour la mise en place d'un réseau structurant de transport en commun complet pour la grande région métropolitaine de Québec et un incitatif additionnel à son utilisation.

11. <https://www.lesoleil.com/actualite/la-capitale/tunnel-quebec-levis--bonnardel-a-la-recherche-de-solutions-1112a161975fdccb7608336c1683ce9a>

Il faudra cependant prévoir que les tracés du transport collectif du 3^e lien et du réseau structurant de transport en commun de la Ville de Québec soient complémentaires et éviter les dédoublements dans le secteur de Saint-Roch. Il faudra également que le ministère des Transports trouve les meilleures solutions possible pour ne pas augmenter la congestion routière dans ce secteur.

En interaction avec le projet du 3^e lien comprenant du transport en commun, nous croyons qu'il soit nécessaire de transformer l'autoroute Laurentienne en boulevard urbain. D'ici à ce que le pôle Hamel-Laurentien soit desservi par le tramway, le tracé de trambus initialement prévu pour ce secteur doit ensuite être repositionné sur ce boulevard urbain. Une avenue alternative pourrait être de s'assurer que l'endroit de sortie du tunnel avec transport en commun se prolonge le plus possible vers l'angle Hamel-Laurentien et l'autoroute de la Capitale. En effet, pour le transport routier qui augmentera nécessairement, cette avenue réduirait les mélanges entre la circulation locale et celle de transit dans le pôle Hamel-Laurentien. La popularité du transport en commun sur cet axe pourrait y réduire le nombre de véhicules et, ce faisant, aider au transport lourd devant y transiter. Les utilisateurs du transport en commun auraient également un accès de proximité avec l'îlot événementiel hautement fréquenté de Québec.

La combinaison du 3^e lien et de la conversion de l'autoroute Laurentienne en boulevard urbain, jumelée au pôle d'échange Saint-Roch prévu pour le tramway de Québec permettrait finalement de transformer de façon durable l'environnement tout en minimisant les préoccupations de santé publique telles que les impacts par le bruit, la poussière et les îlots de chaleur des quartiers centraux.

Il faudra cependant prévoir que les tracés du transport collectif du 3^e lien et du réseau structurant de transport en commun de la Ville de Québec soient complémentaires et éviter les dédoublements dans le secteur de Saint-Roch.

6

BUDGET DE RÉALISATION ET CONSÉQUENCE

L'INVESTISSEMENT PUBLIC RÉALISÉ
POUR LE RÉSEAU STRUCTURANT
DE TRANSPORT EN COMMUN
DANS LA RÉGION DE QUÉBEC AURA
NÉCESSAIREMENT DES RETOMBÉES
ÉCONOMIQUES ET SOCIALES POSITIVES
SUPÉRIEURES À SES COÛTS.

Il est de notoriété publique que presque l'entièreté du budget du projet de réseau structurant devra uniquement être consacré à la réalisation du tramway. C'est ainsi que, pour des raisons de contraintes budgétaires, la Ville de Québec a annoncé dernièrement le retrait du trambus qui était pourtant la seconde composante en importance du projet de réseau structurant de transport en commun après celle du tramway. Au bas mot, ce sont quelque 700 millions\$ d'investissements prévus pour le développement des transports en commun dans les quartiers centraux de Québec, en périphérie de l'axe du tramway, qui ne verraient plus le jour¹².

Le trambus et ses infrastructures dédiées devaient jouer un rôle crucial à l'intérieur de la mise en place d'un réseau structurant de transport en commun pour des secteurs qui sont de grands générateurs de déplacements, mais non desservis par le tramway. L'étude d'impact du projet de tramway soumis au BAPE mentionne d'ailleurs que : *la part modale du transport en commun à Québec plafonne actuellement et la mise en place de modes lourds [tramway et trambus] est la seule solution susceptible d'avoir un impact notable sur la clientèle du transport en commun et de contribuer à atténuer le phénomène de congestion croissante du réseau routier* (Document PR3.1, p.3-7).

Les tableaux 4.1 et 4.2 de l'étude d'impact illustrent également l'importance du rôle des trambus avec infrastructures dédiées dans le réseau structurant. **En fait, le tracé du trambus permettrait de rejoindre une population de 88 504 individus et 96 650 emplois à moins de 800 mètres ou 10 minutes de marche sur son tracé de 15 km. Il s'agit de données qui se comparent favorablement à ceux du tramway et son tracé de 22 km.** Bien entendu, ces chiffres ne tiennent pas compte en plus des projets de requalification comme ceux du pôle Hamel-Laurentien suite au projet du boulevard urbain.

Tableau 1 : Comparaison de la desserte en tramway et trambus

Potentiel de desserte (800 m. - 10 minutes de marche)	Nombre d'individus	Nombre d'emplois	Total	Ratio par km de tracé
Tramway (population et emplois)	139 437	131 165	270 602	12 300 par km
Trambus (population et emplois)	88 504	96 650	185 154	12 344 par km

Source : Compilation interne des tableaux 4.1 et 4.2 de l'étude d'impact [PR3.1, p.4-7]

12. <https://www.lesoleil.com/actualite/la-capitale/le-trambus-abandonne-pour-financer-le-tramway-plus-cher-que-prevu-09123664515ce77dd07e7e-24b486e30b>

Outre l'importance de la desserte par le trambus et de ses infrastructures dédiées pour le réseau structurant de transport en commun, deux autres rôles majeurs doivent être joués par ce dernier pour favoriser l'attractivité, le déploiement et la pérennité du transport en commun sur le territoire :

- Populariser les habitudes de transport en commun à l'intérieur des secteurs présentement desservis par l'autobus en proposant, par le trambus et ses infrastructures dédiées, un mode de déplacement plus attrayant, plus stable, plus confortable et avec une meilleure image, améliorant par le fait même l'expérience client. Rappelons que présentement, les secteurs prévus par le trambus sont déjà desservis par des autobus. En favorisant le transport en commun par trambus, les possibilités que la population privilégie également la connexion trambus-tramway dans leurs déplacements s'en trouvent par le fait même augmentées.
- Repenser et replanifier le développement des quartiers centraux desservis par le trambus et ses infrastructures dédiées (pôle Hamel-Laurentien, boulevards Charest et d'Estimauville) en offrant l'occasion d'améliorer la trame urbaine et les milieux de vie et en faisant en sorte que les développements immobiliers et commerciaux à venir dans ces secteurs s'intègrent de manière harmonieuse à la vision d'ensemble. Par exemple, la Ville de Québec a annoncé en 2018 un tel exercice de vision et de renouvellement de la trame urbaine dans le pôle Hamel-Laurentien et pour lequel nous attendons toujours les résultats¹³.

Ainsi, bien qu'il soit théoriquement possible de combler la capacité des trambus par des métrobus articulés, il nous semble évident que le retrait des trambus affectera de manière négative l'efficacité et le déploiement du réseau structurant de transport en commun et ses impacts collatéraux bénéfiques anticipés pour l'ensemble de la collectivité. Ce qui réduira considérablement l'effet de levier économique, social et environnemental pour le développement et la qualité des milieux de vie périphériques qui auraient dû en bénéficier.

Il nous semble donc légitime de poser la question suivante : pourquoi le budget pour l'établissement du réseau structurant de transport en commun dans la région de Québec est-il plafonné (forçant l'abandon du projet de trambus), alors que pour d'autres projets comme celui du REM dans la communauté métropolitaine de Montréal, le budget de réalisation a plutôt été bonifié à la suite de son annonce initiale et de l'avancement du projet et de ses études ?

Rappelons qu'en avril 2016, le budget du projet avait été annoncé à 5,5 milliards\$, alors qu'il est aujourd'hui supérieur à 7,5 milliards\$¹⁴. Les coûts additionnels du REM, financés notamment par le gouvernement du Québec et le ministère des Transports, sont justifiés par des mesures additionnelles visant à réduire les impacts du projet ou encore pour l'amélioration du service [ajout de stations notamment], une situation qui n'est pas étrangère à celle vécue à Québec !

Comme qualifié pour le REM et pour d'autres projets de transport collectif soutenus par les gouvernements, l'investissement public réalisé pour le réseau structurant de transport en commun dans la région de Québec aura nécessairement des retombées économiques et sociales positives supérieures à ses coûts.

13. https://www.ville.quebec.qc.ca/apropos/planification-orientations/amenagement_urbain/visions/hamel-laurentienne/

14. <https://www.lapresse.ca/affaires/economie/2020-03-07/quebec-absorbe-de-nouvelles-factures-de-62-millions-pour-le-rem>

7

LES EFFETS INDUITS SUR LE CONTRÔLE DE L'ÉTALEMENT URBAIN

L'IDÉE D'ÉTABLIR UN RÉSEAU
STRUCTURANT DE TRANSPORT
EN COMMUN COMBINANT TRAMWAY,
TRAMBUS ET NOUVEAUX PARCOURS
DE MÉTROBUS POUR LES PARTIES PLUS
ÉLOIGNÉES DU TERRITOIRE ASSURERAIT
UN RELATIF ÉQUILIBRE DANS LA CAPACITÉ
DE DESSERTE ET DE DÉVELOPPEMENT
DU TERRITOIRE ET UNE ÉQUITÉ
DES CHANCES POUR L'ENSEMBLE
DE LA POPULATION DE QUÉBEC.

Parmi les avantages du tramway identifiés par la Ville dans son étude d'impact, il y a le fait que sa desserte devient intéressante pour des espaces à développer, requalifier ou à mettre en valeur. Il s'agit donc d'un outil de revitalisation et de densification intéressant le long de son parcours.

Il y est d'ailleurs prévu une densification du développement urbain aux extrémités des pôles desservis par le tramway (pôle Chaudière et pôle Charlesbourg – Trait-Carré). De plus, pour les secteurs traversés par le tramway, la Ville prévoit des impacts positifs majeurs escomptés par le projet, la revalorisation de ces secteurs [Document PR6, page 41].

Les grands générateurs de déplacements et de développement du pôle urbain Hamel-Laurentien, des boulevards Charest, Lebourgneuf et d'Estimauville [voir figure 2 de notre mémoire], pourtant centraux au territoire de Québec et déjà desservi en services, sont situés à l'extérieur de la zone d'influence du tracé du tramway. En ce sens, l'idée d'établir un réseau structurant de transport en commun combinant tramway, trambus et nouveaux parcours de métrobus pour les parties plus éloignées du territoire assurerait un relatif équilibre dans la capacité de desserte et de développement du territoire et une équité des chances pour l'ensemble de la population de Québec. En effet, dans les pôles Hamel-Laurentien, Lebourgneuf et d'Estimauville, des enjeux d'accessibilité, de fluidité du transport et de desserte en transport en commun sont connus et nuisent à l'attractivité et au développement de ces milieux déjà urbanisés.

32

La révision du réseau structurant pour les raisons budgétaires [abandon du trambus] causerait nécessairement un déséquilibre et pourrait désavantager ces quartiers centraux de Québec qui bénéficient pourtant d'un grand nombre de services existants et dont l'empreinte territoriale et environnementale d'un redéveloppement seraient moindre.

Cette situation est particulièrement inquiétante puisque le développement et la requalification des quartiers centraux sont bien amorcés depuis quelques années et que plusieurs projets attractifs y sont déjà planifiés.

8

CONCLUSION ET RECOMMANDATIONS

L'IMPLANTATION D'UN RÉSEAU
STRUCTURANT DE TRANSPORT
EN COMMUN EST NÉCESSAIRE POUR
LA GRANDE RÉGION DE QUÉBEC-LÉVIS
ET SES MULTIPLES LIENS EXISTANTS
POUR LE DÉVELOPPEMENT SOCIAL,
CULTUREL ET ÉCONOMIQUE.

Grâce à ce mémoire, Trudel Alliance espère avoir démontré à la commission du BAPE la nécessité de l'implantation d'un réseau structurant de transport en commun pour la grande région de Québec-Lévis et ses multiples liens existants pour le développement social, culturel et économique. Il s'agit d'un exercice complexe auquel il faut accorder du temps.

Bien que le projet à l'étude porte plus spécifiquement sur la construction du tramway, nous croyons essentiel que le rapport de la commission du BAPE accorde une place prépondérante aux caractéristiques recherchées et aux composantes fondamentales pour l'établissement d'un réseau structurant de transport en commun efficient sur le territoire. De cette manière, nous sommes convaincus que l'exercice du BAPE, en plus d'aborder les conditions de réalisation du projet de tramway, éclairera le milieu, l'administration municipale et les autorités gouvernementales sur toutes les questions de transport en commun et de développement urbain devant soutenir le réseau structurant et favorisant l'adhésion du milieu et les bonnes pratiques pour l'acceptabilité sociale souvent énoncées¹⁵. Nous avons ce souci dans nos projets et nos démarches de développement et nous sommes convaincus que c'est l'avenue à privilégier.

Il ne faut pas oublier que l'actuel exercice de planification aura des répercussions à très long terme sur le territoire [50 à 100 prochaines années]. Il faut privilégier les visions globales et éviter d'y aller à la pièce. D'ailleurs, le BAPE se veut un outil pertinent d'examen public pour discuter du bien-fondé d'un projet et de sa vision d'ensemble dans un contexte où la commission doit analyser chaque projet selon les 16 principes de la Loi québécoise sur le développement durable.

En terminant, voici les recommandations résumant notre mémoire :

- 1.** Nous recommandons au BAPE de confirmer la pertinence de l'établissement d'un réseau structurant de transport en commun pour des impératifs économiques, environnementaux et sociaux. Ce réseau permettra d'assurer l'équilibre requis sur le territoire entre les impératifs de déplacement, de développement économique et d'amélioration de la qualité des milieux de vie. La mise en place de ce réseau complet se veut finalement un moyen privilégié pour se prémunir d'effets non souhaités comme la concentration et l'étalement du développement urbain futur aux limites est et ouest du tracé du tramway au détriment des quartiers plus centraux qui sont également de grands générateurs de déplacements, et dont le développement ou la requalification sont amorcés depuis de nombreuses années déjà. Ce réseau devrait également s'interconnecter avec les portes d'entrée de la Ville que sont la Gare du Palais, l'Aéroport de Québec et le Port de Québec, qui reçoivent de nombreux visiteurs sans accès à la voiture.

15. Pierre Batellier et Marie-Ève Maillée, avril 2017. *Acceptabilité sociale: sans oui, c'est non*. Éditions Écosociété.

2. Nous recommandons que le développement du réseau structurant de transport en commun sur le territoire tienne compte de l'évolution prévisible des besoins de la population dans la mesure où la pertinence du tramway comme colonne vertébrale du réseau aura été confirmée, notamment de manière à ramener minimalement les trambus qui devaient initialement être la seconde composante en importance du réseau. Un financement gouvernemental adéquat devrait être disponible afin de supporter cette vision d'ensemble.

3. À l'intérieur du pôle urbain Hamel-Laurentien, nous recommandons plus spécifiquement la transformation de l'autoroute Laurentienne en boulevard urbain de manière à satisfaire réellement les besoins de transport en commun et de soutenir adéquatement le déploiement d'un réseau structurant efficace. Cet important secteur économique, résidentiel, commercial et événementiel, porte d'entrée nord du centre-ville de Québec, devrait éventuellement être desservi par le tramway, planifié de manière complémentaire au futur boulevard urbain.

4. Le projet de 3^e lien entre Québec et Lévis comprenant du transport collectif fait partie de la vision d'ensemble de la mise sur pied d'un réseau structurant de transport en commun efficace et intégré pour la région de Québec-Lévis. Nous recommandons à la commission du BAPE qu'elle s'assure de la complémentarité des deux projets en vue de réduire leurs impacts potentiellement négatifs cumulés. Le cas échéant, la sortie du tunnel du 3^e lien avec transport en commun devrait se rapprocher de l'axe Hamel-Laurentien, voire même plus au nord.

5. Alors que les projets de réseau structurant de transport en commun, de 3^e lien Québec-Lévis et de boulevard urbain sont actuellement sur la table, nous recommandons que les décisions à prendre considèrent l'intégration et les synergies évidentes de ces trois projets plutôt que d'y aller à la pièce et ce, dans le but d'assurer des déplacements et un développement urbain équilibrés, propices au développement économique, social, culturel et environnemental de la région..



MERCI

TRUDEL ALLIANCE
2600, av. Bourg-Royal, bureau 200
Québec [Québec] G1C 5S7
T 418 614-1550 | 1 888 614-1550
trudelalliance.com



TRUDEL
ALLIANCE

2600, av. Bourg-Royal, bureau 200
Québec [Québec] G1C 5S7
T 418 614-1550 | 1 888 614-1550

trudelalliance.com