

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

Pour une fusion des projets de tramway et du troisième lien

Jean Rousseau,
Conseiller municipal de la ville de Québec,
District du Cap-aux-Diamants
Représentant de Démocratie Québec



Ville de Québec
Mémoire déposé le 30 juillet 2020

Table des matières

INTRODUCTION.....	4
1. LE PROJET DE RÉSEAU DE TRANSPORT RÉGIONAL (RTR)	5
2. INTÉGRATION DES PROJETS DE TRAMWAY ET DE MÉTRO DU 3E LIEN	9
3. PRINCIPES DEVANT GUIDER L'ÉLABORATION DU PROJET	12
CONCLUSION.....	16

Introduction

Démocratie Québec est un parti municipal de la ville de Québec. Lors de la dernière élection municipale, tenue en novembre 2017, Démocratie Québec fut le seul parti à défendre l'importance d'un projet de tramway pour la ville de Québec. Le représentant de Démocratie Québec au conseil municipal de Québec, M. Jean Rousseau, appuie le principe de projet de tramway et l'a exprimé à de nombreuses reprises.

L'annonce en juin 2020 d'une augmentation explosive des coûts du tramway, de l'ordre de 700 millions \$, et l'abandon du trambus réduisent la portée du projet de transport collectif. Le caractère structurant du projet devient ambigu. L'acceptabilité sociale du projet décroît.

Il est mentionné dans le mandat conféré au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) par le ministre de l'Environnement, M. Benoît Charrette,

« (...) de tenir une audience publique concernant 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 par la Ville de Québec et de me faire rapport de ses constatations ainsi que de l'analyse qu'il en aura faite.

En effet, les enjeux que soulève le projet, notamment en lien avec le choix du tracé, la circulation, les nuisances potentielles associées au chantier et l'acceptabilité sociale, justifient la tenue d'une audience publique sans que l'initiateur n'ait à entreprendre la période d'information publique. »

Dans ce mémoire, Démocratie Québec fait part de sa proposition d'un Réseau de transport régional (RTR) qui vise à doter la grande région de Québec d'un réseau intégré de transport en commun. L'avenir du projet de tramway doit se concevoir dans une perspective régionale. Dans l'esprit du mandat confié au BAPE et pour rassurer les usagers potentiels, nous demandons également au BAPE à ce qu'il énonce certains principes en faveur des usagers de manière à guider l'élaboration du projet de transport collectif de la ville de Québec.

1. Le projet de Réseau de transport régional (RTR)



Fig. 1 Proposition de Démocratie Québec pour un Réseau de transport régional (RTR)

Dans deux lettres^{1,2} adressées au premier ministre, M. François Legault, M. Jean Rousseau faisait part de cette vision d'un Réseau de transport régional (RTR). Cette approche globale et régionale s'impose, car les usagers du transport collectif doivent être considérés comme une clientèle globale. C'est aussi la notion de déplacement dans la grande région de Québec dont il faut tenir compte. Le transport collectif est une réponse à nos besoins de déplacement en offrant plus de choix; c'est aussi une réponse sociétale pour contrer la dépendance à l'automobile, et ultimement viser une réduction du parc automobile. Le RTR est le meilleur moyen pour concentrer nos efforts sur les besoins des usagers et des entreprises, afin de positionner avantageusement la grande

¹ <https://www.lesoleil.com/opinions/pour-la-creation-dun-reseau-de-transport-regional-rapide-et-efficace-85d5db80e0f61527d880f8d9ffbc3215> (lien vérifié le 29 juillet 2020)

² <https://www.lesoleil.com/opinions/pour-une-fusion-des-projets-de-tramway-et-du-troisieme-lien-db7fe21e7e59e8dd278465d0453e8426> (lien vérifié le 29 juillet 2020)

région de Québec pour de futurs investissements en transport collectif rapide. La grande région de Montréal a su se tailler une telle place et bénéficie avantageusement d'investissements massifs en transport collectif. Le projet de tramway de Québec doit être envisagé dans la perspective régionale d'un RTR. Ce n'est pas seulement le projet de la ville de Québec; c'est un projet régional. Il est illustré à la figure 1 comme un élément majeur du RTR.

Proposition 1

Qu'une nouvelle de société de transport inter-rives soit créée par la fusion Réseau de transport de la capitale (RTC) et la Société de transport de Lévis (STL).

Cette fusion permettrait d'intégrer les activités du Réseau de transport de la capitale (RTC) et la Société de transport de Lévis (STL). Cette fusion rendrait plus efficace et accessible le transport collectif rapide auprès des usagers. Tarification unique pour le vaste territoire, paiement automatisé par téléphone cellulaire, intégration des flottes de véhicules et de l'offre de services pour personnes handicapées; il y aurait de nombreux avantages. Cela permettrait aussi la mise en place d'infrastructures communes et permettrait sans doute d'éviter des échecs comme le rejet de l'implantation du Service rapide par bus (SRB)³ en avril 2017.

Proposition 2

Que le lien sous-fluvial entre Québec et Lévis, le troisième lien, serve exclusivement au transport collectif et que ce soit un mode de type métro.

Le troisième lien est un scénario plausible. Dans la perspective d'un Réseau de transport régional (RTR), il faut privilégier le lien sous-fluvial entre les deux villes comme une infrastructure prioritaire et exclusive pour le transport collectif. De plus, Démocratie Québec propose que l'on se dote d'un métro comme mode de transport

³ <https://www.lesoleil.com/actualite/la-capitale/levis-largue-le-srb-f6396a0a9fdf416cd9a680451a8db23f> (lien vérifié le 29 juillet 2020)

collectif rapide, fiable, et capable de déplacer un fort volume de passagers entre Québec et la portion Est de Lévis. Ce trajet entre Lévis et Québec serait l'équivalent de la ligne jaune du métro de Montréal entre les stations de Longueuil et de Berri-UQAM (voir fig. 1.) Le tracé final n'est pas arrêté, mais un scénario a été mis de l'avant⁴ pour le lien sous-fluvial dont la composante transport collectif relierait les stations du tramway de D'Youville, Jardin Jean-Paul L'Allier et le Pôle St-Roch. La composante d'un métro de transport collectif est amplement suffisante pour les besoins de déplacement à l'est de la grande région de Québec.

Une portion autoroutière au troisième serait problématique. Les aménagements pour le tramway visent à réduire la circulation automobile de transit au centre-ville de Québec et cet objectif serait compromis par l'arrivée massive de milliers de véhicules débouchant quotidiennement du tunnel au centre-ville ou à proximité. Ce serait aussi un message contradictoire pour la mise en place d'un Réseau de transport régional (RTR). Les risques d'accidents de circulation dans un site souterrain doivent aussi être pris en compte. Le gouvernement fédéral a aussi annoncé ses couleurs en affirmant qu'il ne contribuerait au financement d'un lien Québec-Lévis que pour le transport collectif.

Proposition 3

Que le pont de Québec comporte des voies dédiées au transport collectif.

Dans la perspective d'un réseau intégré de transport en commun entre les deux rives, il nous faut considérer le pont de Québec comme un élément essentiel d'une infrastructure pour le transport collectif rapide. Démocratie Québec propose que le pont de Québec comporte des voies dédiées au transport collectif. Cela pourrait être un trambus ou un véhicule électrique biarticulé, par exemple. Un trajet conçu pour le trambus connecterait le pôle d'échange régional Laurier, sur la rive nord, à l'une des

⁴ <https://ici.radio-canada.ca/nouvelle/1496783/3e-lien-nouveau-trace-transport-commun-quebec-levis> (lien vérifié le 29 juillet 2020)

stations du métro au centre-ville de Lévis (voir fig. 1). Un tel tracé ferait en sorte que nous aurions l'équivalent d'un périphérique en transport collectif rapide entre les deux rives. Ainsi, nous bouclons la boucle. Le gouvernement fédéral devra aller de l'avant avec le rachat du pont de Québec et accepter qu'il serve de façon prioritaire au transport collectif. Un réseau de trambus offrirait une option de transport aux usagers à l'ouest de Lévis. Le transfert modal de l'auto vers le trambus contribuerait à la baisse de la congestion automobile sur les ponts.

La réponse à la question 21, « Pouvez-vous préciser le projet d'interconnexion avec la Rive sud et l'impact anticipé sur les déplacements entre les deux rives »⁵, nous apprend que :

« Actuellement, les autobus de la STLévis ne bénéficient pas de mesures prioritaires au transport en commun dans le secteur de la tête des ponts, ce qui entraîne une grande variabilité des temps de parcours interrives. Le projet d'interconnexion permettra de mettre en place des mesures prioritaires au transport en commun afin d'améliorer la fiabilité des temps de parcours, ce qui aura un impact positif sur les déplacements des usagers entre Québec et Lévis. »

La nature de ces mesures prioritaires n'est pas connue, mais elles devraient s'inscrire dans la lignée de voies dédiées sur le pont de Québec et sur les routes y accédant.

⁵ Projet de construction d'un tramway à Québec, Réponses aux questions complémentaires reçues le 17 juillet 2020, Dossier BAPE, document DQ7.1

2. Intégration des projets de tramway et de métro du 3e lien

Le projet de Réseau de transport régional (RTR) doit viser l'intégration de la composante métro du lien sous-fluvial et de la composante tramway de Québec. Une telle intégration nécessite plus qu'une simple collaboration entre les deux bureaux de projets. Il y a des gains d'efficience et des économies d'échelle à considérer. Ce seront les mêmes clientèles qui utiliseront les deux systèmes. Cette préoccupation doit être un souci commun.

Proposition 4

Que les bureaux de projet du tramway et du 3^e lien sous fluvial soient fusionnés.

Les deux projets sont à des stades d'avancement différents et il y a des échanges fréquents. Le gouvernement du Québec a toutefois jugé bon d'annoncer qu'il va effectuer une nouvelle étude d'achalandage⁶ pour mieux comprendre l'impact du troisième lien sur le projet de tramway. Cela fait suite à des commentaires émis par le bureau de projet du tramway qui a affirmé que l'achalandage anticipé par les passagers du transport collectif sous-fluvial pourrait être pris en charge par le tramway. La fusion des deux projets permettrait un partage d'expertise et une meilleure intégration de l'interconnexion des trois stations mixtes tramway-métro. Les membres du nouveau bureau de projet unifié devront déterminer si la structure des coûts proposés pour le tramway est cohérente et réaliste.

⁶ <https://www.journaldequebec.com/2020/07/13/quebec-commande-une-nouvelle-etude-dachalandage>
(lien vérifié le 29 juillet 2020)

Proposition 5

Que les coûts liés à la partie souterraine du tramway soit pris en charge par le projet de 3^e lien sous-fluvial

L'annonce de coûts se montant à 716 millions \$, pour 2,1 km de tunnel au centre-ville de Québec, et de 132 millions \$ par km de surface du tracé de tramway ont entraîné une révision de la portée du projet de transport collectif pour la ville et la région de Québec. Ces coûts sont bien au-delà des estimés présentés dans l'étude du groupe Systra en décembre 2019. S'il devait y avoir d'autres hausses, le tracé du tramway sur la 1^{ère} avenue, dans le secteur Charlesbourg, pourrait être amputé.⁷ La portion souterrain a été réduite de 2,6 à 2,1 km et le nombre de stations souterraines est passé de 4 à 2. De plus, ces 2 stations souterraines (Colline parlementaire et D'Youville) ne seront accessibles que d'un seul côté du boulevard où elles sont situées. Autrement dit, il n'y aura pas de tunnel pour traverser le boulevard René-Lévesque (station Colline parlementaire) ou l'avenue Honoré-Mercier (station D'Youville), ou même rejoindre de façon souterraine les sites de spectacles situés à proximité que sont le Palais Montcalm et Le Diamant. C'est aussi le Vieux-Québec tout entier, site patrimonial de l'UNESCO, qui ne possède plus un accès direct à la station D'Youville.

L'enveloppe fermée de 3,3 milliards \$ a été décrite à l'une des séances du BAPE comme une camisole de force. Une façon d'envisager l'apport de capital supplémentaire serait la prise en charge des coûts de la partie souterraine du tramway par le projet de 3^e lien. Avec les capitaux libérés, il serait alors possible d'envisager la réalisation du projet de transport collectif (tramway et trambus) originalement présenté en mars 2018.

⁷ <https://www.journaldequebec.com/2020/07/10/le-maire-evoque-un-trace-reduit-dans-charlesbourg-et-confirme-une-demande-decheancier-accelere> (lien vérifié le 29 juillet)

Proposition 6

Que la réalisation d'infrastructures communes soit réalisée simultanément.

La conception et la réalisation de stations communes tramway-métro n'a pas été chiffrée. On peut imaginer que l'accès aux quais d'embarquement se fera par un ascenseur commun ou des escaliers mécaniques communs. Il serait paradoxal que les travaux de forage nécessaires pour ces équipements soient réalisés à différents moments. Les inconvénients de tels travaux et les larges volumes de matériaux qui doivent être dégagés nécessitent une coordination accrue.

3. Principes devant guider l'élaboration du projet

Les audiences du BAPE sur le projet de tramway nous en apprennent davantage que bien des séances en comité plénier tenues à la ville de Québec. La nécessité d'une compréhension globale des enjeux a permis de rendre publiques de nombreuses informations qui étaient jugées confidentielles. Les recommandations mises de l'avant par le BAPE seront jugées par le ministre de l'Environnement. Il en fera rapport au conseil des ministres. Ce dernier déterminera alors des suites à donner aux recommandations du BAPE.

La position du gouvernement du Québec orientera la suite et, possiblement, la nature du projet de tramway pour la ville et la région de Québec. Les recommandations du gouvernement du Québec encadreront alors le bureau de projet et le consortium dans l'élaboration conjointe du cahier de charges. Ce cahier de charges ne sera pas disponible pour le public ou pour les élus. Les seules contributions du public et des élus se feront au sein des quatre comités de bons voisinages. On y abordera les plans de déroulement des travaux et les mesures d'atténuation. Le rapport du vérificateur de la ville de Québec permettra de suivre l'évolution des coûts en fonction de l'avancement du projet.

Des modifications seront apportées au cahier de charges pour des raisons de coûts ou de conception. C'est la nature même de grands projets. Le gouvernement en sera sûrement avisé. La question se pose alors de la contribution et du rôle du gouvernement face à ces modifications.

Proposition 7

Que le BAPE définisse les principes de bien-être des usagers et de la communauté en lien avec les modalités de réalisation du projet de tramway et les autres composantes, ainsi que les objectifs visés par l'ensemble du projet.

Cette proposition vient consacrer les usagers comme étant la raison d'être du projet de transport structurant. Cela peut sembler paradoxal, mais le discours évacue les usagers et leurs besoins. Ils sont trop souvent des statistiques et ils n'ont pas de voix. Ces principes pourront aussi être utilisés par le gouvernement du Québec pour évaluer les changements qui seront apportés au cahier de charges.

Proposition 8

Que la conception des stations souterraines soit revue pour inclure des tunnels piétonniers de manière à traverser les boulevards Honoré-Mercier (Station D'Youville) ou René-Lévesque (station Colline parlementaire) pour faciliter les accès.

Certains ouvrages, une fois réalisés, ne pourront être modifiés. Les principes d'économie sont certes louables, mais ils ne doivent pas se faire au détriment du confort et de la sécurité des usagers. Certains aménagements comme des tunnels piétonniers sont monnaie courante à Montréal. Il en existe à Québec entre le stationnement de Place D'Youville et Place Québec et sous le boulevard René-Lévesque pour mener du Complexe G au Centre des congrès. Ces tunnels ne peuvent être incorporés aux deux stations souterraines projetées, semble-t-il.

Proposition 9

Que l'on dégage des sommes pour réaliser des éléments annoncés dans le plan initial de mars 2018.

À titre d'aide-mémoire, rappelons que l'ambitieux projet de 3,3 G\$ pour le transport collectif de la ville de Québec a été annoncé en grande pompe en mars 2018. Il faisait miroiter la combinaison des modes tramway, trambus, métrobus et l'intermodalité avec les déplacements actifs, qui incluait deux remontées mécaniques. Le caractère structurant de ces infrastructures promettait une requalification de friches urbaines longtemps négligées le long du boulevard Charest. Ce discours tenait toujours la route lors de la présentation des estimés de coûts en décembre 2019. En juin 2020, réveil

brutal. Nous avons alors appris qu'il y aurait réduction de 2,6 à 2,1 km de la portion souterraine du tracé du tramway au centre-ville; réduction de quatre à deux stations souterraines au centre-ville; absence de tunnel piéton pour rejoindre ces deux stations en hiver, ainsi que la station de tramway à la hauteur du Centre mère-enfant Soleil en face de Place Laurier; abandon d'un des deux centres d'entretien; réduction des pôles d'échanges en simple plateforme pour les correspondances, plutôt qu'un site offrant également accès à des services et commerces; abandon des deux remontées mécaniques entre la basse-ville et la haute-ville et abandon d'un parcours dédié, correspondant au tracé du trambus. On ne parle plus de requalification, mais de développement urbain sur le seul site maintenant considéré, soit le secteur Chaudière, à proximité du IKEA.

Les propositions 5 et 6 permettraient également de dégager des fonds. On pourrait ainsi réaliser des éléments de la programmation originale annoncée en mars 2018. Si de tels fonds étaient disponibles, voici certaines propositions qui mériteraient d'être considérées.

Proposition 9.1

Que l'on favorise la conception et réalisation de pôles d'échanges avec espace chauffé et climatisé et présence de services en partenariat avec l'entreprise privée.

Les pôles d'échanges devaient être initialement des lieux de correspondances et de services. On faisait miroiter des lieux accueillants où l'on pouvait prendre un café ou passer chez le nettoyeur. En raison de l'explosion des coûts, ces pôles d'échange sont devenus des quais pour les correspondances. En raison des conditions climatiques, il faudrait que ces espaces soient isolés et protègent des intempéries. De plus ils doivent favoriser une expérience agréable du tramway et des correspondances.

Proposition 9.2

Que l'on mette en place les deux remontées mécaniques prévues au pied de l'hôpital St-Sacrement et du CÉGEP Garneau.

Les deux remontées mécaniques s'inscrivent dans la contribution du projet aux modes de déplacement actifs à pied et en vélo. Ces modes de déplacement sont les grands absents du projet de transport collectif de la ville de Québec. Ces deux remontées mécaniques viendraient faciliter les déplacements de nombreux usagers entre la basse et la haute-ville.

Proposition 9.3

Que l'on maintienne la mise en place de voies dédiées sur le boulevard Charest sans que l'on déplace les infrastructures souterraines.

L'abandon du projet de trambus sur le boulevard Charest survient en raison de l'explosion des coûts et d'une absence d'achalandage qui ne justifierait plus ce mode lourd. Il reste toutefois que la notion de voies dédiées au centre de la chaussée et la réduction de deux à une voie de circulation dans chaque direction du boulevard Charest étaient deux demandes formulées par de nombreux citoyens et usagers. Les voies dédiées ont le mérite d'envoyer un signal de durabilité et d'engagement de la part des autorités publiques à mettre en place une desserte de qualité. C'est aussi la possibilité de requalifier des secteurs de la ville. Ce projet de voies dédiées au transport collectif pourrait voir le jour en choisissant de ne pas déplacer les infrastructures souterraines. De cette manière, il y a une réduction importante des coûts. On pourrait alors choisir un mode de transport tel que les autobus articulés. L'avantage est que ces autobus peuvent se déplacer sur le boulevard si la voie dédiée devait être fermée suite à des travaux, par exemple.

Conclusion

La mise en place du Réseau de transport régional (RTR) pour la grande région de Québec serait l'équivalent des infrastructures du Réseau express métropolitain (REM) et du métro de la grande région de Montréal. Le REM couvrira l'ensemble de l'île de Montréal et la rive sud. Le métro se rend jusqu'à Laval et poursuit son expansion. Cette épine dorsale se bâtit depuis plus de 50 ans. Pour les usagers, prendre le métro est un geste anodin, normal.

Pour Québec et sa grande région, Démocratie Québec prône une intégration et un appariement des deux grands projets de transport collectif, le tramway et le métro sous-fluvial. La fusion des deux bureaux de projet est aussi une opportunité de maximiser la portée du transport collectif et d'investir les sommes nécessaires. La recherche d'économie ne doit pas primer sur les besoins des usagers. Il faut redonner au projet de transport collectif de Québec une marge de manœuvre financière lui permettant de réaliser des pans de sa programmation originale. C'est aussi l'occasion de diminuer la dépendance à l'automobile et de contribuer significativement à la réduction des gaz à effet de serre.

La réflexion et les recommandations du BAPE sont importantes. Les principes mis de l'avant auront valeur de guide. Il s'agira de l'équilibre des besoins des usager et attentes de la communauté face aux contraintes de réalisations du grand projet de tramway, son intégration au projet de transport collectif sous-fluvial et, ultimement, une nouvelle offre de service régionale. Cet équilibre est au cœur de l'acceptabilité sociale qu'il nous faut bâtir. Démocratie Québec s'y emploie en faisant la promotion du Réseau de transport régional.