

PAR COURRIEL

Québec, le 4 août 2020

Monsieur Mathieu Grondin  
Directeur général  
Direction générale de la Capitale et de l'Est du Québec  
Ministère des Transports  
700, boul. René-Lévesque Est, 14<sup>e</sup> étage  
Québec (Québec) G1R 5H1  
mathieu.grondin@transports.gouv.qc.ca

**Objet : Projet de construction d'un tramway à Québec – Questions complémentaires du  
4 août 2020**

---

Monsieur,

En référence au dossier présentement à l'étude, la commission chargée de l'examen du projet précité désire obtenir des renseignements complémentaires.

Veuillez trouver, annexées à la présente, des questions auxquelles nous souhaitons grandement recevoir des réponses d'ici le **6 août** prochain à 14 h compte tenu de l'échéancier dont dispose la commission pour ses travaux.

Afin de faciliter le suivi et le repérage de l'information, merci de bien vouloir reprendre le libellé de chaque question avant d'y ajouter votre réponse.

Nous vous remercions de l'attention que vous porterez à cette demande et vous prions d'agréer, Monsieur, l'expression de nos sentiments les meilleurs.

Rachel Sebareme  
Coordonnatrice du secrétariat de la commission

p. j.

Dans votre site internet, vous indiquez que :

*Le tunnel Québec-Lévis est une priorité gouvernementale.*

*Après différentes études, dont une analyse multicritère qui a pris en considération plusieurs éléments, notamment le transport, la circulation, l'environnement et l'économie, la solution d'un tunnel est ressortie comme la meilleure option. Le corridor d'implantation privilégié pour le nouveau tunnel se situe dans le prolongement de l'autoroute Félix-Leclerc (autoroute 40), du côté nord, et rejoint l'autoroute Jean-Lesage (autoroute 20), dans le secteur de la route Lallemand, à Lévis.*

Le projet d'implantation d'un nouveau lien routier entre Québec et Lévis permettra de

- réduire la congestion aux heures de pointe;
- favoriser l'utilisation du transport collectif;
- optimiser le transport des marchandises.

Il est toujours prévu que les travaux débutent avant l'automne 2022.

(Site Internet du ministère des Transports consulté le 2 août 2020 :

<https://www.transports.gouv.qc.ca/fr/projets-infrastructures/reseau-routier/projets-routiers/capitale-nationale/implantation-lien-quebec-levis/Pages/liens-quebec-levis.aspx>)

1. Pouvez-vous préciser le projet d'interconnexion avec le 3<sup>e</sup> lien, notamment quant au tracé et à l'insertion dans le réseau actuel, et l'impact anticipé sur les déplacements entre les deux rives?
2. Quelle est la configuration actuelle du 3<sup>e</sup> lien entre les villes de Lévis et de Québec et quelle part y ont les modes de transport automobile, collectif et actif?
3. Le tracé envisagé pour le 3<sup>e</sup> lien est-il arrimé au tracé retenu pour le projet de tramway? Existe-t-il des portions du tracé qui seraient conjointes, parallèles ou en interconnexion? Si oui, préciser lesquelles et comment?
4. Dans l'éventualité où les tracés s'arriment d'une manière ou d'une autre, la conception des infrastructures tient-elle compte de l'achalandage supplémentaire généré pour le projet de tramway?
5. Dans l'éventualité où des portions du tracé seraient communes, celles-ci seraient-elles à la charge du RSTC ou à la charge du bureau de projet du 3<sup>e</sup> lien (gouvernement du Québec)?
6. Comment le projet d'un 3<sup>e</sup> lien entre Québec et Lévis favoriserait l'utilisation du transport collectif? Quelles sont les mesures concrètes intégrées à ce projet pour atteindre cet objectif?

7. Dans le contexte du développement d'un réseau structurant de transport en commun qui s'inscrit dans la Politique de mobilité durable - 2030 et les orientations en matière d'électrification des transports du gouvernement du Québec, on nous a confirmé que le projet d'un 3e lien entre Lévis et Québec s'arrimerait avec le RSTC (DT8, p. 32 et 33). Pouvez-vous préciser :
  - la nature des échanges à propos des deux projets?
  - si une structure de dialogue a été mise en place et qui sont les personnes qui y participent?
  - si des études concertées ont été commandées et sont en cours et, le cas échéant, à quels sujets?
  - comment s'arriment les échéanciers des deux projets?
8. Les travaux pour le projet du 3<sup>e</sup> lien doivent débiter avant l'automne 2022 alors que ceux pour le tramway débuteraient en 2021. Comment se ferait la coordination entre ces deux chantiers?
9. Au cours de l'audience publique, vous avez indiqué : « il y a un tome pour la largeur des voies avec des croquis ou des schémas types, je dirais, pour différentes classes de routes, dont les routes et rues municipales, et puis il y a des gabarits qui existent pour respecter ces façons de faire là du Ministère. [...] Ce qu'on veut, c'est que la Ville respecte nos normes » (Mathieu Grondin, DT7, p. 25).
  - Pourriez-vous préciser si ces normes du ministère des Transports concernant le profil des emprises routières, dont la largeur des voies de circulation, doivent être respectées pour tous les types de routes de responsabilité municipale? Veuillez expliquer.
  - Quels sont les profils d'emprise qui s'appliquent aux voies routières utilisées par le tracé du tramway? Veuillez préciser à quelles voies routières s'applique chaque profil et déposer les schémas des profils d'emprise applicables. Par exemple, il a été mentionné que le boulevard René-Lévesque constitue une artère collectrice (DT8, p. 37).
  - Il a été mentionné par divers intervenants, notamment par le ministère de la Santé et des Services sociaux (DT7, p. 23 et 24), que des voies de circulation de 3 à 3,3 m de largeur seraient plus sécuritaires. Est-ce que des voies de circulation d'une largeur allant de 3 à 3,3 m sont acceptables en matière de sécurité routière pour des routes situées en milieu municipal? Veuillez expliquer.
10. Les intersections qui ne seront pas traversantes par des véhicules mais feront l'objet de traverses piétonnes et cyclistes seront-elles considérées comme des intersections routières ou comme des traverses de voies ferrées? En conséquence, quelles normes devraient s'appliquer, celles du MTQ ou de Transport Canada?

11. Dans le PR3.6.4 p.207, l'initiateur dit envisager implanter des feux à clignotement rapide pour sécuriser les traverses piétonnes. Depuis quand cette technologie est-elle homologuée au Québec? Comment ce dispositif fonctionne-t-il? Le conducteur doit-il s'arrêter ? Quels sont les principaux enjeux de sécurité associés à l'implantation de ces dispositifs? Certains contextes sont-ils plus ou moins propices à une telle implantation ? Le système est-il adapté lorsqu'il y a plusieurs voies de circulation au regard de la possibilité qu'un conducteur sur une voie puisse avoir sa vue obstruée par un autre véhicule et ne pas voir un piéton qui traverse?